



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
CENTRO DE EXCELÊNCIA EM TURISMO  
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO

RODRIGO DE SOUZA BARROS

**O POTENCIAL DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DOS TRENS  
TURÍSTICOS COMO FATOR IMPORTANTE AO DESENVOLVIMENTO  
LOCAL**

BRASÍLIA-DF

2019

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
CENTRO DE EXCELÊNCIA EM TURISMO

RODRIGO DE SOUZA BARROS

**O POTENCIAL DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DOS TRENS  
TURÍSTICOS COMO FATOR IMPORTANTE AO DESENVOLVIMENTO  
LOCAL**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Comissão de Graduação  
para Trabalho de Conclusão de Curso da  
Universidade de Brasília/ Centro de  
Excelência em Turismo, como exigência  
parcial para obtenção do título de Bacharel  
em Turismo

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Msc. Maria Lívia Barros  
Wiesinieski

BRASÍLIA

2019

BARROS, Rodrigo de Souza

O potencial do patrimônio ferroviário dos trens turísticos como fator importante ao desenvolvimento local

Monografia apresentada ao Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília como requisito para obtenção do título de Bacharel em Turismo

Aprovado em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Maria Lívia Barros Wiesinieski  
Universidade de Brasília/ Centro de Excelência em Turismo

---

Prof. Iara Gomes Brasileiro  
Universidade de Brasília/ Centro de Excelência em Turismo

---

Prof. Gabriel Túlio de Oliveira

Universidade de Brasília/ Centro de Excelência em Turismo **Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.**

BARROS, Rodrigo de Souza.

O potencial do patrimônio ferroviário dos trens turísticos como fator importante ao desenvolvimento local/Rodrigo de Souza Barros. Brasília. - 2019.

66p.

Monografia (Graduação em Turismo) – Universidade de Brasília/ Centro de Excelência em Turismo, 2019.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Msc. Maria Lívia Barros Wiesinieski

1. Patrimônio ferroviário. 2. Três turísticos. 3. Turismo. I. Wiesinieski, Maria Lívia Barros. II. Universidade de Brasília - Curso de Turismo. III. O potencial do patrimônio ferroviário dos trens turísticos como fator importante ao desenvolvimento local

## AGRADECIMENTOS

Não consigo acreditar que cheguei até aqui. Estar escrevendo e agradecendo significa, para mim, um motivo de muita felicidade por concluir mais esta etapa. Tenho muitos nomes e razões para agradecer e isso faz com que todo o esforço até aqui tenha valido muito a pena.

Agradeço a Deus por ter me concedido tempo e esforços para viabilizar todo esse processo. A minha fé sempre será a mesma desde o berço.

Agradeço à professora, Iara Brasileiro, que desde o início me abraçou com paciência e cuidado em meus momentos de dúvidas e incertezas.

À minha orientadora, Maria Lívia Barros Wiesinieski, pois, ela me aceitou como orientando em meio a tantas outras responsabilidades e afazeres. Soube sempre conduzir tudo com muita serenidade e sinceridade, o que me fez ficar bastante à vontade durante toda essa jornada.

Aos demais professores que conheci durante minha caminhada acadêmica no Centro de Excelência em Turismo. Aos poucos consegui conhecer cada um e poder filtrar seus ensinamentos e experiências para minha carreira.

À minha mãe, Terezinha Dias, que sempre demonstrou apoio e preocupação. Ela é e sempre será peça fundamental para mim.

À minha irmã, Raquel Barros, que acompanhou todo o meu processo e sempre demonstrou estar disponível para o que eu precisar, é minha eterna conselheira. Semelhantemente com minha prima, Naira Sousa, a pessoa com quem sempre demonstrou total disponibilidade, mesmo no ano de seu casamento, transmitia ânimo com o desejo de estar lendo, corrigindo e formatando o TCC junto a mim.

Aos meus amigos contados nos dedos, especialmente, Lorrany Omena, que desde o primeiro semestre foi amor à primeira vista, e sem ela, eu, com certeza não teria tanta alegria. Principalmente para falar de nossas experiências na Academia e na vida, mas também contar com o apoio com ideias sobre o que escrever, viajando em linhas de pensamentos de autores, muitas discussões sobre temas que eu gostava e que eu não gostava... até surgir a grande ideia do tema desta monografia, surgiu em nossas muitas conversas ao telefone e veio dela!

Ao meu amigo, Virgílio Gonçalves Junior, foi um presente o conhecer na Universidade. Sempre demonstrava preocupação comigo, sempre cordial e solícito.

Ele também é um companheiro de todas as horas! Ao Diogo Diniz, o cara com quem você pode contar para o que precisar, não conheço alguém mais entendido e acadêmico do que ele. Obrigado, meu amigo!

Deixo meus agradecimentos aos demais amigos que passaram por minha vida durante essa minha jornada na graduação.

Ao Sr. Adonai Filho, presidente da ABOTTC, que gentilmente, se dispôs a responder as minhas perguntas e colocações. Sou muito agradecido pelo modo solícito e pela paciência.

Por último, e não menos importante, sou agradecido a pessoa que mais me abraçou, me acolheu e me incentivou para que eu chegasse até aqui. É meu melhor amigo, namorado, meu companheiro e vigilante de todas as horas: Éderson Luciano. Concluir esta etapa, para mim, é dupla vitória, pois ele sempre esteve me incentivando em dores e com amores.

***Um sonho que se sonha só,  
é só um sonho que se sonha só,  
mas o sonho que se sonha junto  
É REALIDADE.***

*(Raul Seixas)*

BARROS, R.S. **O potencial do patrimônio ferroviário dos trens turísticos como fator importante ao desenvolvimento local**. 2019. 66 p. Monografia de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) – Centro de Excelência em Turismo, Universidade de Brasília, Brasília.

## **RESUMO**

No Brasil o trem é considerado um indutor do turismo. Ao longo dos anos, os trens turísticos, tornaram-se um caminho a fim de proporcionar melhorias na questão econômica e social. O Turismo Ferroviário, apesar de ser uma atividade em ascensão, possui muitas barreiras em seus mecanismos legais quanto ao processo de implementações e melhorias no processo e inovação das políticas públicas. A ferrovia, com o uso do turismo, contribui de forma contundente para beneficiar as comunidades através do desenvolvimento local. Por meio do turismo, as ferrovias se transformaram em atrativos, alcançaram a valoração como patrimônio e o reconhecimento histórico para o legado no país. Da erradicação das linhas férreas até o reconhecimento como patrimônio histórico cultural, as ferrovias ainda carregam muitos assuntos inacabados quanto aos seus diferentes processos, mas também muita emoção por ainda estarem em operação, movimentando mercados e gerando fluxo turístico para muitas cidades que recebem os trilhos. Essa sensibilidade para as ferrovias é para poucos, por isso, esse trabalho carrega abordagens humanistas que visam um atento crescimento a um contexto global.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ferrovia; Políticas Públicas; Desenvolvimento Local;



BARROS, R.S. BARROS, R.S. **The potential of the railway heritage of tourist trains as an important factor for local development.** 2019. 66 p. Course Completion Monograph (Graduation in Tourism) - Centro de Excelência em Turismo, University of Brasília, Brazil.

## **ABSTRACT**

In Brazil the train is considered an inductor of the tourism. Over the years, the tourist trains have become the way to provide improvements for the economic and social issues. However, many barriers in the tourism activity to be reviewed at the face of the public policies. This monography is a reflection is made of how much the railroad, using tourism, makes a strong contribution for benefit the communities by means of local development. Beginning thought in the world's history until passing by the Brazil's history: that's involved the eradication of railroads in Brazil until the level of heritage, it made the railway a historical landmark that still carries many unfinished business, but also a lot of emotion, because all of it is still in operation, with production, generating a tourist flow for many cities which receive the rails. This sensitivity to the railways is for some, because of it this work carries a humanist approaches that aim at attentive growth in a global context.

**KEY WORDS:** Railroad; Public Policy; Local Development;

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

### **FIGURAS**

Figura 1: Mapa Ferroviário Brasileiro .....	40
Figura 3: Localização das ferrovias Turísticas do Brasil por estados.....	49
Figura 4: Gráfico de Extensões das ferrovias turísticas no Brasil. ....	50

### **TABELAS**

Tabela 1: Ferrovias no Mundo.....	36
-----------------------------------	----

### **QUADROS**

Quadro 1: Primeiras ferrovias Brasileiras .....	38
Quadro 2: Lista de Trens Turísticos e Culturais .....	52

## LISTA DE SIGLAS

ABOTTC -	Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais
ANTT -	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CTPF -	Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
DNIT -	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
DEPAM -	Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização
GT -	Grupo de Trabalho
IPHAN –	Instituto Brasileiro Histórico e Artístico Nacional
IPEA -	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LPCF -	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MTur -	Ministério do Turismo
MTPA -	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
OMT -	Organização Mundial de Turismo
OSCIP -	Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
ONG -	Organização não governamental
PND -	Política Nacional de Desenvolvimento
R.F.F.S.A.-	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.)
SPU	Superintendência do Patrimônio da União
SWOT -	<i>Strenghts Weaknesses Opportunities Threats</i>

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	13
OBJETIVO GERAL .....	15
Objetivos Específicos .....	15
JUSTIFICATIVA .....	15
METODOLOGIA.....	16
ESTAÇÃO 1: DISCURSÃO TEÓRICA .....	18
1.1.O Turismo e o Desenvolvimento Local .....	18
1.1.1. O desenvolvimento e seus conceitos gerais .....	19
1.1.2. O Desenvolvimento Local .....	20
1.2. Turismo Cultural e o Turismo Ferroviário.....	21
1.2.1. As políticas públicas para o Turismo Ferroviário no Brasil.....	25
ESTAÇÃO 2: A HISTÓRIA DAS FERROVIAS .....	34
2.1. No Mundo .....	34
2.2. No Brasil .....	36
2.2.1. Política de concessões e a história das ferrovias no Brasil.....	39
2.3. A Ferrovia Turística.....	43
2.3.1. Os trens Turísticos e seus conceitos.....	45
ESTAÇÃO 3: o turismo ferroviário e o desenvolvimento .....	47
3.1. A ferrovia turística e o desenvolvimento .....	47
3.2. As ferrovias turísticas no Brasil e seus processos históricos.....	48
3.2.1. A apropriação das ferrovias turísticas nas cidades brasileiras com o desenvolvimento local .....	52
CONSIDERAÇÕES.....	55
REFERÊNCIAS.....	56
BIBLIOGRAFIA .....	61
ANEXO 1.....	68

## INTRODUÇÃO

A atividade ferroviária no Brasil como catalizadora do turismo apresenta oferta diferenciada a que o país está acostumado e promove benefícios que atingem cidades e regiões. Os transportes ferroviários de passageiros foi, durante anos, responsáveis pela mobilidade de pessoas em grande escala. Thomas Cook utilizou-se dos trens para iniciar os *grand tours* na Inglaterra – posteriormente resultaria nas primeiras viagens do mundo de caráter turístico e tornaria o trem o transporte pioneiro responsável pelo desenvolvimento do turismo ao redor do mundo.

No Brasil, o Turismo Ferroviário nasce como uma proposta condicionada da segmentação do Turismo Cultural. Por meio do programa de revitalização das ferrovias e do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, cria-se as condições para o retorno de passageiros movimentando-se pelo uso das ferrovias, promovendo o atendimento regional, social e turístico, utilizando-se pelo uso dos chamados trens turísticos e culturais, norteados pela promoção de passeios. A partir de sua instalação, os trens turísticos, vem a movimentar ações mercadológicas que consistem na geração de rendas, na evolução das cidades e na potencialização do processo de inclusão do território.

Apesar de todo aparato político utilizado na Cartilha de Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais, ainda são necessárias muitas articulações para a melhoria aos incentivos às implementações, às reformulações nas normas e resoluções, às burocracias do processo, dentre outros fatores correlacionados às políticas públicas. Os órgãos públicos como IPHAN, DNIT, dentre outros, estão regidos sob a lei para zelar dos bens e patrimônios deixados pela antiga RFSSA. Outros órgãos e empresas privadas, as quais são partícipes do *trade* turístico, também são responsáveis por boa parte do fomento no setor. As ONGs e OSCIPS buscam, durante anos, resgatar através do apelo histórico, a implementação de atividades que sustentam as ferrovias no Brasil com movimentações políticas, com apelos sociais, com a busca por responsabilidades fiscais de incentivos às implementações, dentre

outros objetivos de ressaltar a importância dos trilhos como um eminente gerador de desenvolvimento local e ponto estratégico para a valoração da região.<sup>1</sup>

Em consideração à preservação do patrimônio histórico e cultural, o patrimônio ferroviário é o bem material que significa a vivência e a nostalgia de toda uma época de história e memórias no Brasil e que ainda desperta curiosidades e variados interesses sobre a perspectiva do curioso olhar da cultura e o do “mundo” dos trens. Com os frutos de articulações políticas, nasceram planos, projetos urbanos e regionais de desenvolvimento do território a viabilizar mais implementações e financiamentos em volta das malhas ferroviárias as quais muitas não estavam mais em operação. A preservação do patrimônio depende de mecanismos de inclusão em planos diretores, leis de diretrizes orçamentárias, planos plurianuais etc. caracterizado por um modo de articulação entre a conservação e o planejamento urbano (SOMEKH, 2014).

O Turismo tornou-se, para várias cidades em potencial do mundo inteiro, um elemento primordial como estratégia para o desenvolvimento. Tornou-se atraente aos governos pelas novas formas de proporcionar emprego e desenvolvimento econômico. (D'agostini & Abascal, 2017 apud WEARING e NEIL, 2001). Com o surgimento da globalização e o avanço da tecnologia, novas formas de consumir o turismo começaram a surgir. Os pacotes tornaram-se mais personalizados e os roteiros mais dinâmicos, pois tudo que se adequava frente às preferências ou às necessidades pessoais virou um jogo forte para o mercado, dessa forma, as tipologias turísticas nascem fruto do fomento do mercado, onde as motivações pessoais, com o mesmo interesse ou ideal, se envolviam por um denominador comum: o atrativo turístico. (Costa, 2009).

Em cima de uma complexa oferta e demanda, o MTur, estrategicamente, adota a “segmentação turística” objetivando estruturar e comercializar os destinos com os roteiros turísticos brasileiros, mas também proporcionar a inclusão social e a redução da pobreza. Segundo a Cartilha de Marcos Conceituais a segmentação da oferta turística possui um importante critério no processo de elaboração de uma estratégia de desenvolvimento do turismo em uma determinada localidade e define os tipos de turismo cuja identidade pode ser conferida pela existência de/em um território de:

---

<sup>1</sup> Ver ações da Oscip Amigos do trem- militâncias e parcerias a fim de resgatar a importância da atividade do Turismo Ferroviário no Brasil.

Atividades, práticas e tradições (agropecuária, pesca, esporte, manifestações culturais, manifestações de fé);

Aspectos e características (geográficas, históricas, arquitetônicas, urbanísticas, sociais);

Determinados serviços e infraestrutura (de saúde, de educação, de eventos, de hospedagem, de lazer. (Brasil, 2010)

Com relação à demanda, a definição da segmentação torna-se mais complexa devido às variáveis envolvidas. A identificação de grupos de consumidores caracterizados por sua especificidade soma-se à fatores que determinam as suas decisões particulares pela ótica do poder de compra que são sujeitas as alterações no volume, seja na quantidade de demanda envolvida por atrativo ou produto.

## **OBJETIVO GERAL**

- Refletir sobre o potencial do patrimônio ferroviário e do Turismo Ferroviário no Brasil como fatores de desenvolvimento local.

### **Objetivos Específicos**

- Conhecer a história das principais ferrovias e do transporte ferroviário no Brasil;
- Compreender o percurso histórico das políticas públicas do Brasil que envolvem o patrimônio ferroviário;
- Análise cronológica documental das publicações do governo quanto a importância da preservação do patrimônio ferroviário no Brasil;

## **JUSTIFICATIVA**

Desde 2003, o MTur, tem se dedicado a repensar as contribuições do Turismo Ferroviário a partir da realização de grupos de trabalho, no últimos anos vem refletindo sobre a importância do trabalhando na busca pelo aumento de ofertas de trens turísticos, por meio de discussões e pela disponibilidade da cartilha que orienta a proposição de projetos de trens turísticos e culturais os quais possuem relevância memorialista na preservação do patrimônio ferroviário brasileiro. Hoje, o Brasil conta

com mais de 30 trens turísticos. O volume de visitantes dos equipamentos ferroviários chega à marca de 3,5 milhões por ano, segundo o presidente do Brasil *Convention & Visitors Bureau*, Márcio Santiago, em sua fala na última reunião com o MTur em fevereiro deste ano de 2019. Com o eminente aumento de pessoas, a atividade gera um fluxo turístico de impactos econômicos importantes para a geração de empregos e distribuição de rendas, tornando as cidades, que recebem os trilhos, mais atrativas e providas de desenvolvimento. Os investimentos do MTur para a recuperação de equipamentos e estações já chegaram em torno de R\$ 20 milhões desde 2003, mas apesar dos esforços, o MTur reconhece que o Turismo Ferroviário ainda carece de melhores elaborações de políticas para avanços normativos e legais a fim de realizar a ampliação do segmento e o fomento do setor.

Diante da existência dos trens turísticos no Brasil, este trabalho possui o interesse de compreender parte do processo realizado pelos principais órgãos responsáveis na contribuição da atividade turística ferroviária – isso inclui os parceiros privados envolvidos - do patrimônio ferroviário no Brasil por meio do amostra do trajeto das políticas públicas existentes para o fomento e preservação das atuais ferrovias turísticas no Brasil. A necessidade se faz presente quando averigua-se os progressos e supostos retrocessos sob as perspectivas do foi realizado e entendido como política pública correlacionando com o entendimento sob o fator de desenvolvimento local, a fim de mostrar qualitativamente as benéficas da atividade, mas também as novas propostas sob a lógica dos grupos de reuniões realizados pelo MTur, seguindo as com os novos passos que podem ser tomados diante da realidade atual.

## **METODOLOGIA**

Este trabalho de conclusão de curso visa refletir sobre o potencial do Turismo Ferroviário no Brasil como fator de desenvolvimento local. Para tanto, utilizou-se da pesquisa qualitativa que perpassou por etapas em função da dinâmica envolvida nas políticas públicas de Turismo Ferroviário.

Segundo Minayo:

“A pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se preocupa, nas ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado, ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais



profundo das relações dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis” (Minayo, 1995: 21-22)

Este trabalho é qualitativo e exploratório que segundo Gil (2007), busca proporcionar maior familiaridade com a situação problema, mas principalmente torná-lo mais explícito com o processo de criação de hipóteses. Para tal, foram realizados levantamentos bibliográficos e entrevistas com pessoas que possuem experiências e práticas com o problema pesquisado.

A coleta e organização dos dados e informações subdividiu-se em três etapas: construção do referencial teórico a partir de fontes secundárias; Levantamento documental em sítios eletrônicos; entrevistas semiestruturadas, sistematização e análise, a partir da triangulação de dados. Para Triviños, 1987, a diferença entre uma pesquisa qualitativa para quantitativa consiste na não passividade do objeto quando esse é explorado quantitativamente. A entrevista semiestruturada foi realizada a fim de solicitar as contribuições sobre a temática pesquisada tendo em vista a atuação da associação ABOTCC dentro do mercado do Turismo Ferroviário e, principalmente, por se tratar do proprietário e diretor da operadora de trens turísticos e culturais de maior sucesso no Brasil, Serra Verde Express - Curitiba/PR.

A pesquisa bibliográfica, segundo Fonseca (2002), permite ao pesquisador possuir conhecimento prévio sobre o conteúdo estudo, possibilitando o conhecimento histórico do processo ao encontrar as referências teóricas com a finalidade de fornecer informações pertinentes sobre objeto de estudo o e o entendimento de seu campo de atuação. Este trabalho baseou-se, em boa parte, na busca pelo entendimento do processo histórico construído em torno da atividade do Turismo Ferroviário tendo como base suas referências teóricas analisadas, mas principalmente, as publicadas por meio dos sites dos órgãos declarados oficialmente responsáveis pela atribuição da responsabilidade de receber e administrar os acervos e projetos oriundos do patrimônio cultural ferroviário. Durante os meses de janeiro a março de 2019 foram consultados trabalhos acadêmicos disponíveis na base de dados da Biblioteca Central da Universidade de Brasília (BCE/UnB).

A segunda etapa e documental quanto ao levantamento documental utilizou-se como referência o sítio eletrônico do MTur – onde foram encontradas informações pertinentes a relevância da atividade do Turismo Ferroviário, bem como seu papel e

significado para o mercado. No sítio eletrônico do IPHAN, foi encontrado todo o contexto histórico do processo preservacionista da atribuição legal sobre os acervos e à memória ferroviária no Brasil. Quanto ao DNIT, também foi possível identificar informações relevantes quanto a preservação de bens não operacionais da memória ferroviária pertencentes a RFFSA. Para este fim, foram utilizadas outras fontes das mais diversificadas, sem tratamento analítico, como jornais importantes, relatórios de imprensas que demonstravam o processo de evolução da atividade turística, programas de televisão dentre outros. (Fonseca, 2002)

## **ESTAÇÃO 1: DISCURSÃO TEÓRICA**

### **1.1. O Turismo e o Desenvolvimento Local**

O conceito de Turismo foi, ao longo dos anos, marcado por diversas transformações em busca da construção de uma ciência na qual teoria e prática superem os desafios da validação do fenômeno. (Franco, 2011). A Organização Mundial de Turismo - OMT (Pakman, 2014), o conceitua como a atividade onde as pessoas viajam e/ou permanecem em lugares fora do seu ambiente usual por menos que um ano consecutivo, seja a lazer, a negócios dentre outros objetivos similares. No Brasil, o Ministério do Turismo (MTur), em suas publicações, acompanha este entendimento e reforça sua representação enquanto atividade econômica, autossustentável, geradora de empregos, de divisas e de inclusão social. (Brasil, 2014).

Segundo os estudos de Oliveira, 2007 o Turismo caracterizou-se como atividade multiplicadora devido a sua cadeia de valores ser cada vez mais complexa e inovadora frente a necessidade de agregar valor à prestação de serviços, à infraestrutura e aos atrativos envolvidos, alcançando até os setores da indústria e da agricultura. (Oliveira, 2007)

Para Beni (2006) o Turismo vem a se firmar como ciência humana e social, apesar que os seus efeitos econômicos sejam os que mais se destacam. Beni (2007) defende que a conceituação do Turismo não pode ficar limitada a uma simples definição, pois trata-se de um fenômeno que ocorre em distintos campos de estudo, em diferentes correntes de pensamentos, verificado em vários contextos da realidade social. Para Moesch (2002), o turismo sempre esteve ligado aos avanços do

capitalismo, deixando de ser uma preocupação teórica secundária quando foi reconhecido como um direito dos sujeitos modernos, confirmando-se como um fenômeno social.

Essas novas reflexões acabam por colocar em pauta, os debates sobre turismo, as necessidades da atividade de se estabelecer como área de conhecimento com abordagens menos reducionistas, com análises mais profundas, proporcionais à sua amplitude. Para Gastal & Moesch (2002), o fenômeno do turismo, organizou-se a partir do século XX, mas foi na década de 1990 que houve um despertar nas reflexões voltadas para os aspectos além dos econômicos, conforme descreve:

O turismo é um fenômeno que se organiza de fato no século XX, quando os deslocamentos são organizados maciçamente na forma de produtos colocados no mercado como produtos a serem comercializados. Esta etapa será, primeiro, registrada por cronistas, autores cujos textos atendem a um imaginário romântico que coloca o turismo como sinônimo de prazer e liberdade, responsável pela fraternidade e a paz entre os povos; e por estatísticos, pesquisadores a serviço do trade e seus órgãos de classe, alinhando-se a um imaginário que vê o turismo como indústria com a possibilidade de promover a distribuição de riqueza e carrear fundos para localidades desprivilegiadas por outros aportes econômicos, bastando para isso apenas um "marketing" eficiente. A teorização para além do marketing de localidades – quantificados – será disseminada nos anos de 1990, quando vários núcleos universitários passam a olhar o fenômeno nas suas implicações também socioculturais e, como tal, objeto de reflexão acadêmica e pesquisa qualitativa. (Gastal & Moesch 2002, p. 134).

Quando entendido por Boullón, 2002, o Turismo é entendido como realidade espontânea e de caráter progressista devido ao desenvolvimento das invenções dos meios de transportes, especialmente das ferrovias, do automóvel e do avião, meios que fomentaram o comércio e a facilidade da mobilização entre povos.

Os comportamentos do turista são criados pelo desejo em realizar uma viagem, geradas pelas motivações, e que por meio da mobilidade, influenciam no estudo do fenômeno turístico porque provocam uma repercussão direta na determinação de perfis do público, nas destinações de escolhas, nos gastos que serão feitos no destino escolhido e na frequência de sua visita. (Costa, 2009).

#### 1.1.1. O desenvolvimento e seus conceitos gerais

O desenvolvimento, a partir da Segunda Guerra, nasce sob o início de um colapso de países colonizadores a partir do momento que os Estados Unidos, como

uma importante potência industrial, tornam-se parâmetro mundial. Sob a perspectiva de domínio, as relações Norte e Sul se estabelecem e o período da era de desenvolvimentos leva em torno uns 70 anos. A partir de então, os países pobres deveriam percorrer caminhos similares aos dos desenvolvidos para e então alcançar o valoroso patamar do desenvolvimento. Diante dos estudos e fatos históricos, é difícil de acreditar que há uma certa pré-disposição de países ricos em colaborar com o desenvolvimento de países subdesenvolvidos sem onerá-los e, com o passar dos anos, os discursos e teorias explicaram muito todo o processo de desenvolvimento de diversos países (Coriolano; Sampaio, 2012)

Segundo Lefebvre (1983), o discurso em torno do desenvolvimento é uma disputa repleta de interesses. Para Bakhtin (2002), a realidade e o pensamento levantados para enaltecer o desenvolvimento são as práticas reveladas por representações ideológicas. Assim como em outras realidades, o desenvolvimento, quando usado em discursos como ferramenta de comunicação, carrega palavras cheias de signos inscritas dentro de um contexto denotativo. Tal forma, remete ao discurso do homem e ao seu poder com o uso da palavra em movimento. (Geraldí, 2003; Foucault, 1999; Orlandi 2000; Coriolano, 2012; Sampaio, 2012)

W.W. Rostow, em 1960, postulou a Teoria das Etapas do Desenvolvimento. Para ele, não há um outro caminho para o desenvolvimento a não ser quando esse é entendido com o crescimento econômico, alcançado por estágios sucessivos e vencidos por fases e etapas de cada país. O Brasil, por exemplo, apesar de vencer muitas fases e crises, é definido como um país em desenvolvimento/subdesenvolvido, emergente e provável desenvolvido. O chamado subdesenvolvimento é considerado um estado de subordinação, mas também de discriminação, pois são relativos à forma de agir e de pensar dos governos, dos políticos, das pessoas e dos empresários. As teorias são muitas, mas desde que o contexto da modernidade se iniciou, ainda há muito o que amadurecer quanto às formas e aos contextos que são colocados diante de estudos e teorias variadas.

#### 1.1.2. O Desenvolvimento Local

Os estudos com base nos resultados do Produto Interno Bruto (PIB), apontam as produções de riquezas realizadas no padrão capitalista de produção e acabaram por concentrar um certo resultado em determinados territórios. A atuação da atividade

agrícola, com os agronegócios, resultou em uma cadeia de padrões progressistas que desencadearam em trabalhos e atividades complementares. O Turismo, voltado como uma atividade econômica convencional, continuou a reproduzir o modelo de consumo quando se apropriou do lazer e do tempo livre.

Diante do cenário da contemporaneidade, o turismo torna-se um dos produtos mais significativos para o comércio mundial, tendo em vista que o modelo econômico de desenvolvimento prioriza o setor terciário, os quais são: os financeiros, imobiliário, os de telecomunicação etc. e que, quando articulados, fazem do mercado um verdadeiro acúmulo de capital. Para Barreto (1995), o turismo atinge os patamares da economia de forma direta e indireta em uma determinada localidade ou região. Os resultados das despesas realizadas por turistas são fruto de uma atuação direta, quanto aos efeitos indiretos, são os resultados das despesas geradas pelos equipamentos e prestadores em compras de serviços ou de bens.

Como atuante no espaço, a atividade turística, causa impactos que nem sempre beneficia toda a população. A Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização Mundial do Turismo (OMT), buscam pesquisar propostas de alternativas de desenvolvimento para o turismo a fim de que possam melhorar o panorama das inclusões e dos impactos. No ano de 2001, Órgão internacional de maior expressão do Turismo, (OMT, 2010), pela primeira vez, reconhece que a atividade tanto inclui como exclui determinadas parcelas da população, quando esse afirma que é necessário dar ao turismo: “mais capacidade de contribuição ao desenvolvimento dos países [...]” e “fazer entender melhor em todo mundo, o potencial que tem o turismo para mitigar a pobreza.” Continua afirmando que o turismo representa uma atividade com uma forte intensidade de absorção de mão-de-obra e que proporciona aberturas para pequenas empresas e iniciativas locais com a capacidade de criação de empregos para as mais diversas classes sociais desde os grandes centros urbanos a zonas rurais mais afastadas. Todo esse processo faz entender a atividade como contribuinte a modificação da realidade social de muitos lugares. (OMT, 2010 apud Coriolano, 2003)

## 1.2. Turismo Cultural e o Turismo Ferroviário

Em 1985, a Organização Mundial do Turismo (OMT) definiu Turismo Cultural, como o movimento de pessoas que, essencialmente possuem motivações culturais

para o deslocamento, como por exemplo: viagens de estudos; artes culturais ou dramáticas; viagens para festivais, dentre outros eventos similares; visitas a sítios e monumentos; e viagens para estudar a natureza, o folclore e/ou as migrações. (Prideaux & Lee, 1999). No entanto, o conceito de Turismo cultural representa um termo muito universal, sendo necessária uma especificação da abrangência de seu termo. (Costa, 2009)

Segundo os estudos de Greg Richard, 2005,<sup>2</sup> é apontado, de forma veemente, o crescimento do Turismo Cultural como imensurável e complexo – mas reafirmado como uma das áreas que mais crescem no turismo em geral. As pesquisas nos meios acadêmicos, a fim de analisar essa diversidade, levam a difícil compreensão da complexidade do que seria o tipo de produto consumido pelos turistas quando o consumo está relacionado à cultura, e por sua vez, a busca pela análise do “objeto cultural” se torna ainda mais difícil defini-lo em um conceito geral.

Apesar de todos os impasses, os estudiosos e acadêmicos insistem em definir o conceito de “turismo cultural” associando-o, exclusivamente, ao objetivo de o turista visitar atrativos culturais, embora seja uma de suas características fundamentais, maior parte dos estudiosos reconhecem que é apenas uma parte de todo o fenômeno.

Hughes (1996, p.707), por exemplo, defende que “o conceito de turismo cultural tende a ser aplicado a viagens onde o objetivo do viajante consiste na visitação dos recursos culturais que serão visitados.”. Os estudos de Cobra<sup>3</sup> afirmam que o turista cultural “vai em busca de arqueologia, monumentos históricos, museus, santuários, lugares santos”. Para Barreto (1995, p.21), o turismo cultural “seria aquele que não tem como atrativo principal um recurso natural [...]” sendo assim, tudo o que é feito pelas mãos dos homens pode ser considerado a “oferta” do turismo cultural, assim, o conceito do autor toma em consideração que a oferta do produto do turismo cultural possui ligação direta com os atrativos materiais visíveis. Baudrihaye (1997, p. 43-54) entende que, se o turismo cultural está baseado em elementos da cultura dos visitados, ou seja, “tudo aquilo que foi transformado pelo homem” seu objeto de estudo poderia ser ampliado para “a paisagem transformada durante séculos pelo homem

---

<sup>2</sup> Greg Richards, Nuevos caminos para el turismo cultural? (Barcelona: Diputacion de Barcelona/ Association for tourism and Leisure Education – Atlas/Observatorio interarts, 2005) p.1, disponível em <http://www.dibas.es>. Acesso em janeiro de 2009

<sup>3</sup> Marcos Cobra, Marketing de Turismo (São Paulo: Cobra Editora & Marketing, 2001) p. 71

[...]”. O autor defende a inclusão de atrativos que originalmente não seriam vistos como pertencentes a esta categoria, propondo uma importante discussão sobre o espectro de influência do termo “patrimônio cultural”.

A cultura – tomando emprestado a palavra em si sem fazer menção ao turismo - dentre outras formas de vivência, é um leque de informações, principalmente em atividades nas quais a intenção é promover uma transmissão de informações ou partilhar conhecimento ou ideias, seja em formas, em linguagens criativas ou em lugares de vivências históricas. Baseando-se nisso, Dias, 1998 defende o turismo cultural como:

(...) uma segmentação do mercado turístico que incorpora uma variedade de formas culturais, em que se incluem museus, galerias, eventos culturais, festivais, festas, arquitetura, sítios históricos, apresentações artísticas e outras, que identificadas como uma cultura em particular, fazem parte de um conjunto que identifica uma comunidade e que atraem [sic] os visitantes interessados em conhecer características singulares de outros povos.

A partir do Renascimento, surgiram uma nova perspectiva de tudo o que entenderíamos como cultura e, para o turismo, seria o despertar do conhecimento aos que viriam a ser os grandes realizados das “viagens de luz” que conhecemos hoje os chamados *Grand Tours*. O Renascimento Europeu, aconteceu os períodos entre os séculos XIV até o XVII, e refletiu, na melhoria da produtividade da atividade agrícola, motivando o reestabelecimento e ressurgimento de cidades, ampliando as expansões de negócios e comércios, abrindo novos horizontes às descobertas europeias, o que motivou a exploração das artes e literatura, onde aflorou a riqueza intelectual que herdamos até hoje, e, por fim, foi o gatilho do começo da moderna ciência. A quebra e o domínio das regiões e, principalmente, a satisfação pessoal e o desejo de explorar e de entender o Mundo, foi encorajado por todo o movimento renascentista. Não obstante, espalhou-se rapidamente por toda a Europa. A necessidade de aprender e de adquirir conhecimento, favoreceu de forma extraordinária os deslocamentos. A Grande Classe passaria a tomar um novo hábito: alimentar-se de formas de vivências de outros lugares, que para muitos, seria como carregar uma bagagem de conhecimento “iluminado” ao retornar de viagem. (Yoshuma e Oliveira apud Inskeep (1991, pág. 4). Coltman (1989,) afirma que o viajante da época era descrito como

“mercador de luz” porque esse novo tipo de viajante levava consigo experiências e conhecimento cultural.

Para o MTur, o turismo e a cultura estão entrelaçados e compõem um conceito quase único, tendo em vista que a cultura, para o MTur, é um “registro das motivações” – essa exemplificação denomina todas as dimensões que a palavra “cultura” pode alcançar – que a partir dos deslocamentos primários desde as viagens dos *Grand Tours* até a atualidade, a relação do turista com a cultura dos visitados leva a uma relação intrínseca. (Brasil, 2010).

O Turismo Cultural vem sendo debatido há anos pelo Ministério da Cultura e pela EMBRATUR (Instituto Brasileiro de Turismo) culminando no estabelecimento de parcerias, especialmente na década de 90, quando o marco conceitual de Turismo Cultural havia sido oficialmente estabelecido. Recentemente, uma releitura da atividade e da abordagem histórica e da prática turística de caráter cultural no país e no mundo, resultou na definição de uma concepção construída a partir das contribuições do Grupo Técnico Temático de Turismo Cultural. A delimitação da abrangência do recorte conceitual do segmento diante da amplitude de possibilidades da interação turismo e cultura é condição primordial para o direcionamento das políticas públicas integradas entre esses dois setores. Assim, o segmento foi denominado a partir dos marcos conceituais que:

Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura (Brasil, 2005)

Quanto ao patrimônio cultural, segundo os estudos de Allis (2006), veio a ser estudado de forma tardia, em termos gerais, tanto como objeto de intervenção como objeto de análise conceitual. Afirma que para o patrimônio ferroviário do Brasil, por exemplo, obteve certa urgência no processo de preservação dos atrativos, por isso o patrimônio cultural, por meio de medidas de políticas públicas, ganha certa visibilidade nas propostas de desenvolvimento de novos produtos e destinos turísticos em geral. Vale destacar que não são apenas no corpo material dos patrimônios que estão a sua importância de preservação, mas sim, em todo o contexto que os perpassam por meio da história. Em suas palavras, Allis (2006, p. 25) diz que “no que tange ao patrimônio



cultural ferroviário, a imaterialidade da memória também nos parece um aspecto relevante.” Ou seja, se hoje há formas consistentes e sérias de proteção do patrimônio cultural ferroviário, “muito se deve ao forte vínculo da ferrovia e das comunidades vinculadas a ela.” (Allis, 2006)

#### 1.2.1. As políticas públicas para o Turismo Ferroviário no Brasil

O Turismo Ferroviário é um instrumento cultural do destino e uma consequência da atividade exercida na localidade que recebe os trilhos. A ligação entre a cultura e os trilhos é, de certo, uma formatação do destino voltado ao turismo como atrativo cultural e de base sustentável. (Allis, 2007).

A expressão Turismo Ferroviário identifica os populares trens turísticos, sejam eles Maria Fumaça ou máquina à vapor. A literatura e as políticas públicas relacionadas à esta temática os denominam em tipologias como “trens turísticos e culturais” por aparecerem em publicações do setor público-privado tais como (ANTT, 2015; IPHAN, 2014) e privado (SEBRAE; ABOTTC, 2015). Estas indefinições foram, de tal forma, concebidas por ainda não terem estabelecido um papel das variáveis dos trens dentro da atividade turística.

Com o passar dos anos, o papel dos trens turísticos foi tomando forma e mais bem compreendidos como proposta de conceito por meio de suas funções dentro da atividade, no entanto, para explicar essa pequena indecisão nas nomenclaturas no decorrer da história, é importante salientar todo o processo no que diz respeito às políticas públicas que envolvem o patrimônio cultural do Brasil até o reconhecimento dos trens turísticos.

Para compreender os desdobramentos das primeiras noções do que viriam a ser políticas públicas, enquanto área de conhecimento, sob uma perspectiva mais ampla, devemos começar pelas pesquisas que se concentraram em análises mais profundas sobre o conceito e trabalho do Estado no tocante às suas produções e instituições. Na Europa, políticas públicas surgem como teorias explicativas sobre a função do estado como governo, produtor em excelência, a fim de servir uma população dividida em diversas classes com vários níveis de produção e rendimento. Nos Estados Unidos, a área surge de forma inversa: dentro do mundo acadêmico não estabelecendo bases teóricas sobre o papel especificamente do Estado, mas voltando-se diretamente sobre a ação dos governos. (Souza, 2006)

Sob a ordem de governo, a Guerra Fria foi a responsável pela introdução das políticas públicas como ferramenta de reconhecimento de decisões governamentais. Em 1948, com Robert McNamara, estimulando a criação de uma organização não governamental – financiada por recursos públicos – mostrou o lado positivo de uma guerra: avanço de tecnologias para guias de sobrevivências e propostas de aplicações de métodos científicos às formulações e às decisões de governos diante dos problemas públicos.

Na década de 30, pela primeira vez, a expressão *policy analysis* por Laswell (1936) foi introduzida. Laswell buscou conciliar o conhecimento científico/acadêmico com a produção empírica e que buscava diálogos entre cientistas sociais com os grupos de interesse do governo. Adiante do progresso de pensamento, foi apresentado por Simon (1957) que havia uma limitação sob ordem de conhecimento dos decisores públicos por ausência de uma chamada racionalidade com os planejamentos, pois esses eram, segundo Simon, limitados por problemas de informações incompletas, tempo de tomada de decisões não eram geridos corretamente, fora a ausência de auto interesse sobre as problemáticas surgidas. Sob essa questão, Simon acreditava que a racionalidade poderia ser maximizada mediante as criações de estruturas – o que viriam ser a existência de regras e incentivos – conciliadas com o comportamento dos atores.

Por volta do final dos anos 50, Lindblom (1959) questiona essa ênfase toda sobre o racionalismo de Laswell e Simon e estabeleceu uma proposição, uma variável a nova formulação sobre uma questão mais analítica, tais como a relação de poder e outras integrações com as diferentes fases que o poder perpassava enquanto processo decisório. Lindblom afirmou que era necessário incorporar outros elementos à sua formulação e à sua análise, e não apenas uma racionalidade. Isso torna-se relevante no estado democrático de direito que se conhece atualmente em sua forma e modo de vida produtivo, tais como o papel das eleições, das burocracias, seja de partidos ou de grupos de interesses. Easton (1965), define políticas públicas como sistema profundo e mais vasto de ramificações para exploração de conhecimento e demonstra-o com uma relação de formulações e resultados que possuem ligações com o ambiente que é estudado ou trabalhado. Para Easton, políticas públicas recebem uma espécie de investimentos – chamados de inputs – dos partidos, da mídia

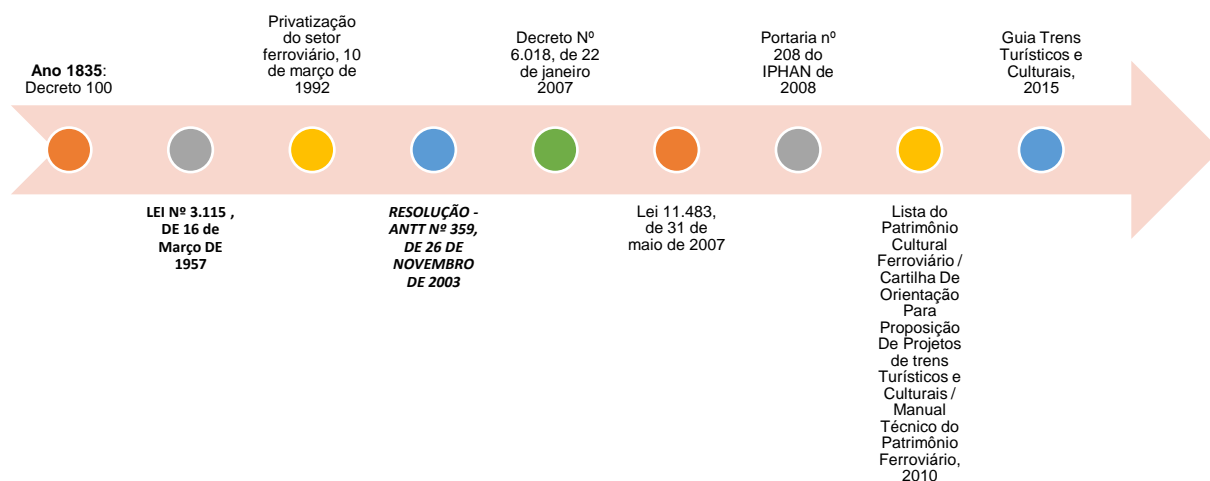
e de seus grupos de interesse, e é o que os influenciam e demonstram seus resultados e efeitos.

Diante dos fatos correlacionados, e tomando emprestado o conceito que Easton introduziu como a influência dos grupos de interesse, as dificuldades para implantação das estradas de ferro no Brasil foram grandes. Dá luz ao sentido pela definição de Dye (1984) quando sintetiza o que seria política públicas quando afirma: “o que o governo escolhe fazer ou não fazer”.

A instalação e extensão ferroviária possuía dois grandes objetivos no Brasil: o de propiciar a entrada de capital estrangeiro e fortalecer o crescimento da economia exportadora. As linhas ferroviárias que conhecemos hoje são frutos de política de concessões, essas mesmas políticas foram estabelecidas pelo governo, por meio da Lei 8.987/1995 (Lei das Concessões). Com o passar dos anos, as linhas de trens ficaram em desuso devido ao baixo investimento e como a maior parte dos trens eram de uso para o transporte de carga, acarretou, no deterioramento e no fechamento de diversas estações de grande parte das linhas ferroviárias do Brasil, mas que, com o passar dos anos, viriam a ser tornar patrimônio cultural e industrial Brasileiro. (IPHAN, 2010)

Não é interesse deste trabalho aprofundar no tema “patrimônio cultural” uma vez que esse compreende um procedimento complexo, de ampla noção de conceitos por dispor de uma gama enorme de conhecimentos. Barreto (2003) afirmou que a noção do patrimônio cultural é mais ampla e difundida do que as obras do espaço. Assim, torna-se assertiva as afirmativas de que as políticas públicas acerca do estímulo do patrimônio dos trens turísticos do Brasil foram vitais para construção da memória e cultura ferroviária que existe hoje no país, e que a preservação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro é alvo de proteção nas diferentes variáveis de manifestações (IPHAN, 2010). Em todo o processo histórico, foram encontradas documentações relevantes para a construção de seu progresso, mas também serviu de alicerce de entrada a estudos, projetos e conceitos.

A partir deste contexto observa-se a necessidade de entender as políticas públicas correlatas às ferrovias, pois, a partir delas, será possível compreender as ações interministeriais pautadas na preservação do patrimônio ferroviário e sua representatividade para o turismo:



As primeiras movimentações políticas no Brasil para a construção de estradas de ferro se iniciaram com o Decreto 100 em 1835 quando o governo imperial autorizava conceder direitos à construção por até 40 anos às companhias férreas interessadas em investimentos (Schoppa, 2004). Em março de 1992, foi iniciado o processo de privatização da Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA, no plano de Desestatização - PND pelo decreto Nº 473/1992, logo em seguida, a extinção da RFFSA, em 22 de janeiro de 2007, com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Em 26 de novembro de 2003, foi colocada a Resolução de Nº359, estipulada pela ANTT da qual: “dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa.” Conforme descrito no artigo 1, a importância dessa resolução está pautada na permissão de todo transporte ferroviário de passageiros e poderá ser realizada por entidades públicas ou privadas, mediante a autorização, concedida ou não pela ANTT. Nesse mesmo ano, foi lançado pelo Governo Federal, o Plano de Revitalização das Ferrovias composto por quatro programas, são eles:

- Programa de integração e adequação operacional das ferrovias;
- Programa de ampliação da capacidade dos corredores de transportes;
- Programa de expansão e modernização da malha ferroviária;
- Programa de resgate do transporte ferroviário de passageiros.<sup>4</sup>

Em decorrência de todo esse processo, a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, conforme a Constituição de 1988, art. 206, torna-se obrigação do poder público, em colaboração com a comunidade. Sendo assim, em 22 janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária S.A – RFFSA. Em maio de 2017, a Lei 11.483, atribuiu a obrigação à superintendência do Patrimônio da União - SPU, o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes - DNIT e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN que todos os bens da extinta RFFSA (Rede Ferroviária S.A.) fossem transferidos e dividindo-os em operacionais (esses arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias), não operacionais (bens não vinculados a contratos de arrendamento) e em bens móveis (material rodante tais como locomotivas de passageiros) e bens imóveis (pontes, viadutos, túneis, entre outros similares). Foi atribuído ao Iphan, a função de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, mas também zelar pela sua guarda e manutenção (IPHAN, 2014). O Iphan também deve articular com os outros órgãos (SPU e DNIT) caso houver a necessidade de repasse ou recolhimento de bens ferroviários, além da inventariança da RFFSA. Quanto a responsabilidade do IPHAN, a especificação da Lei 11.483/2007 ressalta-se que:

Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

---

<sup>4</sup> Mais detalhes sobre as propostas do Plano de Revitalização e os Marcos Regulatórios que dispõe todas as normas envolvidas, poderão ser encontrados na página oficial do ANTT:

[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/30971/Plano\\_Revitalizacao\\_das\\_Ferrovias.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/30971/Plano_Revitalizacao_das_Ferrovias.html)

I - Construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - Conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

E assim a trajetória realizada pelas políticas públicas foi trilhada que, após a extinção da RFFSA, o estado brasileiro toma para proteger o que chamou de memória ferroviária: o IPHAN torna-se responsável legal por qualquer bem ferroviário, e por outro lado, a memória ferroviária ainda se torna um atributo a ser alcançada, pois até que ocorra a sua valoração, o IPHAN, é o responsável por todos os seus bens e suportes já existentes. (Prochnow, 2014)

Após muitos embates dos ferroviários, sindicatos trabalhistas e da comunidade com o legislativo sobre o histórico e produção da lei – compreendendo seu contexto de impasses políticos que estavam em processo a serem desenhado desde o final da década de 1990 – a inventariança da RFSSA foi apresentada em 2007: aproximadamente 52.000 bens imóveis; 15.000 bens históricos, 31.400 metros lineares de acervos documentais, 118.000 desenhos técnicos, 74.000 itens bibliográficos e incalculáveis números de bens imóveis. Em 2008, a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário - CTPF – foi criada por meio da Portaria nº 208/2008. Subordinada ao Departamento de Patrimônio Material – DEPAM – do Iphan recebe a:

incumbência de coordenar as atividades de desenvolvimento dos critérios metodologia processual de cumprimento da Lei nº. 11.483/2007 e do Decreto nº 6.018/2007, bem como a interlocução quotidiana necessária com as unidades descentralizadas do IPHAN e com a Inventariança da Rede Ferroviária Federal S.A. (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012).

Aliado às vistas da normatização, o Iphan, deu início à formalização de um processo à construção de conhecimento acerca de todo o resgate de bens que resultou na portaria nº407, de 2010, a qual estabeleceu-se a lista dos patrimônios Culturais Ferroviários que antes já possuíam os dados levantados da qual é, segundo o coordenador técnico, José Cavalcanti, “um novo instrumento de preservação do Iphan”. (Cavalcanti; Carneiro; Gianneccchini, 2012). Após a publicação da lei 11.483/2007, antes da Portaria nº407/2010, foi apresentado pelo o grupo de trabalho

uma minuta por José Leme Galvão Junior, arquiteto do Depam - Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização, denominada de *Parâmetros para declaração de valor histórico, artístico e cultural dos bens móveis e imóveis remanescentes do acervo da extinta Rede Ferroviária Federal S.A.* Essa minuta remetia a uma preocupação que existia no IPHAN sobre a quantidade de espólio recebido dos bens a extinta RFSSA e à sua atribuição legal advinda dessa herança, e que culminaria, mais tarde, em uma tentativa de regulamentação com a portaria 407 de 2010. A minuta representava também toda o entendimento que existia por trás desse funcionamento do Grupo de Trabalho. Esse é, então, o primeiro documento oficial que consta a maior definição na seleção, valoração e procedimento administrativo para o recebimento e proteção de bens ferroviários desde então. Na justificativa, o IPHAN reconhece não ter o poder de resolver sozinho os problemas do patrimônio ferroviário, mesmo que possa ajudar a contribuir na “melhoria da qualidade de vida das populações locais”, ser “instrumento de cidadania” e de “desenvolvimento sustentável das comunidades” (Prochnow, 2014; IPHAN, 2007) A Minuta tem como proposta uma “política nacional de preservação do patrimônio cultural ferroviário” considerando todos os seus componentes físico-espaciais, ambientais, econômicos, sociais, estético/simbólico, histórico/ etnográfico e funcionais.

Colocou-se como princípios gerais:

- I. Preservar significa definir as permanências de quê, como e para quem preservar, requerendo coleta e análise de informações capazes de revelar a identidade de sítios, edificações, vias férreas, pontes, túneis, trens, maquinaria, mobiliário e utensílios diversos, obras de arte e acervos documentais bibliográfico e arquivísticos;
- II. A estrutura morfológica ou a configuração espacial faz da forma sua principal característica, por meio da qual não apenas se expõe à contemplação e informa sobre a vida social ocorrente, ao mesmo tempo que é uma fonte de entendimento histórico que interage com os que nele se encontram;
- III. O estudo da configuração espacial, sob a ótica da preservação cultural, deve considerar a formação histórica do lugar, todos os elementos que compõem sua morfologia, sua função na estrutura regional e da cidade, sua dinâmica de uso, produção e apropriação simbólica por parte da sociedade;
- IV. Como portador dessas múltiplas dimensões, demanda conhecimento a partir de categorias de análise e técnicas apropriadas à apreensão dessas dimensões.

O grupo de trabalho precisou contemplar o que antes a lei 11.483/2007 atribuía como reponsabilidades do IPHAN. Foi aos poucos descobrindo que a configuração do que seria um patrimônio ferroviário era além dos textos e das descrições dimensionais e espaciais, mas sim, na compreensão das dimensões e da evolução das cidades a partir das formações dos chamados pátios ferroviários e não considerando as redes com os trilhos ou demais edificações que compõem cenários ferroviários. Junto a este raciocínio e ao que constava na minuta referentes a história nacional, foi levantada a importância das estradas de ferro diante da evolução urbana e das práticas sociais que fizeram parte de um determinado local importante para a comunidade. Também seria importante estabelecer as parcerias com os órgãos públicos e privados para o uso e a conservação. (Prochnow, 2014). A seguir, as prioridades descritas:

- 1) Uso original ou que faça referência direta ao transporte ferroviário;
- 2) Uso de função similar e compatível à atividade de transporte ferroviário;
- 3) Usos ligados à preservação da memória ferroviária (museu, biblioteca, arquivos);
- 4) Usos ligados a outras finalidades culturais;
- 5) Usos ligados a funções da administração pública;
- 6) Outros usos, de caráter público, que não representem ameaça à integridade física do bem.

A valoração dos bens deve ser feita sobre os elementos que assim integram todo o mundo dos bens ferroviários para que possa compreender melhor o processo de formação e evolução das configurações das cidades e de toda a localidade que a malha ferroviária atua, tendo em vista a vida social que ela emergiu a fim de que essa possa integrar as fatos e aos processos de planejamento da gestão tanto do território quanto dos bens, adquirindo formação (toma-se em consideração políticas públicas para realizar capacitações) e extraíndo de todo esse sistema receitas e rendas para manutenção do espaço da vida. Assim, em dezembro de 2010, o processo para a Portaria nº 407 de 2010, que teve sua origem na Minuta, é normatizado definitivamente, dispõe *sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF* com a



finalidade de possibilitar o controle e o gerenciamento dos bens de valor cultural que são mencionados no artigo 9º da Lei 11.483/07.

Com o fruto de discussões do GT de Turismo Ferroviário, foi instituído, por meio da Portaria nº18 de 25 de fevereiro de 2010, em consideração a Política Nacional do Turismo, estabelecida no artigo 5 da Lei 11.771 de 17 de setembro de 2008, a publicação da cartilha que orienta para a *proposição de projetos de trens turísticos e culturais no país* a qual foi publicada em 1º de março de 2010 com a parceria e integração do Ministério do Turismo (MTur), Ministério dos Transportes (MTPA), O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Agência Nacional de Transportes Terrestres -ANTT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), dentre outros órgãos envolvidos. Com a publicação da cartilha, houve um clareamento para a abertura de novos processos para o ressurgimento de ferrovias, mesmo que seja em caráter turístico cultural. Os procedimentos contidos na cartilha deram agilidade às novas aberturas políticas com o incentivo de restauração a projetos que culminam na operação de trens turísticos.

Sob a lei nº11.483/2007 e a Constituição Federal, foi publicado o Manual Técnico Operacional para trens Turísticos que, segundo o Manual, IPHAN (2010, p.13) “objetiva informar, orientar e estabelecer procedimentos a serem utilizados no âmbito do Patrimônio Cultural Ferroviário, possibilitando a realização de um trabalho conjunto entre todas as unidades do IPHAN.” O trabalho foi realizado pela Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTF, O Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização – DPAM e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. E conta com informações sobre os principais aspectos legais sobre as responsabilidades e papel do IPHAN e outros órgãos governamentais, quanto a atribuição de valor dos bens do acervo oriunda da RFFSA, desde os procedimentos internos, trâmites administrativos até dúvidas relacionadas a todo o processo.

No ano de 2015, a ABOTTC em parceria com a Sebrae, publicam o Guia Trens Turísticos e Culturais do Brasil, onde agregam o conhecimento a fim de expor a oferta de trens turísticos para que aumentasse o fluxo e a promoção. Os beneficiados com a publicação do material foram desde as agências de viagens até grandes e pequenas

empresas que comercializam passeios ou que possuem interesses na oferta. Ambos ABOTTC e Sebrae, veem o turismo como estratégia para economia e acreditam que o guia é uma ferramenta para consultas oficiais vinculado ao objetivo de popularizar o trem como transporte assim como o passeio em trilhos.

## **ESTAÇÃO 2: A HISTÓRIA DAS FERROVIAS**

### **2.1. No Mundo**

As ferrovias são frutos da nova era industrial no território brasileiro. Assim como na Europa, principalmente na Inglaterra, e conseqüentemente, em todo o mundo, passou por diversos momentos históricos e políticos relacionados às suas direções claras sob as perspectivas do desenvolvimento envolvendo pessoas e nação. A necessidade de transportar o alto número de mercadorias fizeram com que empresários ingleses apoiassem George Stephenson (1781-1848) responsável por projetar e apresentar a primeira locomotiva em 1814 com a chamada máquina *Locomotion Blucher* que em 1825 já operava a serviço ferroviário e destinou-se apenas para o transporte de carvão dentro da mina com capacidade para transportar 30 toneladas, sendo a primeira locomotiva a usar rodas com rebordos da qual as impediam de sair dos carris. Também pela idealização de Stephenson, a máquina chamada *Rocket* ligava Liverpool a Manchester a 30 milhas por hora possuindo capacidade de aguentar o fluxo de 1.000 passageiros por dia. (Allis 2006, Matos, 1974). Nos Estados Unidos, também outras duas ferrovias já interligavam o país no ano de 1869 a chamada *Union Pacific* e *Central Pacific Orgden*. (Trigo, 2000)

As vias férreas em todo o mundo, expandiram-se a serviço da hegemonia política das grandes potências e da acumulação capitalista. (Rodríguez, 2012) As construções ferroviárias foram responsáveis pelo o consumo de boa parte de todo capital e de investimentos que ultrapassaram, em grandeza, e importância qualquer tipo de despesa anterior existente. Como resultado de toda a grandeza, foi a acumulação do capital em larga escala, especialmente na Inglaterra, gerando excedentes para que o país pudesse realizar investimento sob lucros no exterior. Com o passar dos anos, a economia moderna apresentou vantagens inestimáveis com o crescimento da indústria ferroviária. (Borges & Fraga, 2012)

Outro fator importante a ressaltar foi o desenvolvimento das comunicações, que se tornaram imprescindíveis, especialmente para contato e desenvolvimento dos setores de comércio que se estabeleceriam, em outras palavras, estimulou o crescimento do capitalismo à medida que esse iria adquirindo mais espaços entre os seus envoltórios junto ao sistema. (Borges & Fraga, 2012) A ferrovia, como nova proposta de tecnologia para a época, compôs uma nova forma de imperialismo, por isso, os países como: Inglaterra, Bélgica, Alemanha e Estados Unidos, que possuíam como se fosse o porte desse monopólio da nova tecnologia, tomaram a ferrovia como produto para as principais trocas internacionais exportando seus *know-how* ferroviários, mas também as avançadas maneiras de construção movidas pelo uso e domínio das técnicas utilizando-se ferramentas a partir do aço e ferro. (Ferreira de Bem, 1998 apud Allis, 2006)

Em 1880, os valorosos capitais ingleses alcançaram em torno de 179 milhões de libras na América Latina, desse montante, 35,8 milhões foram destinados a investimentos no Brasil, sendo maior parte dos investimentos oriundos desse montante destinados à construção ferroviária. Seria o primeiro contato do Brasil com a tecnologia ferroviária. (Borges, 1990). O processo de construção de linhas férreas nos países Latino Americano, não foi de parte morosa, mas guiada conforme os grupos dominantes nacionais estipulavam seus interesses e visões lucrativas. Diante disso, somente alguns países se estruturaram em um momento importante de relações econômicas mundiais e se beneficiaram com a implantação das redes ferroviárias nacionais - um produto revolucionário de um mercado promissor - tais países como: Argentina, Chile, México e Uruguai. Outros países como o Brasil e Peru construíram apenas os chamados “troncos ferroviários” era o que interligava os centros produtores de bens primários do interior aos portos de exportações. (Borges, 2011, Matos 1974, Allis, 2006)

Segundo os levantamentos do *Index Mundi*, atualmente o maior país com a malha ferroviária no mundo é os Estados Unidos, seguido da China e Rússia. O Brasil encontra-se na 6ª posição. O levantamento foi feito por meio de indicadores e sua magnitude está de acordo com as tonalidades de cores.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Para mais detalhes, disponível em: <https://www.indexmundi.com/map/?v=113&l=pt>

**Tabela 1: Ferrovias no Mundo**

<b>País</b>	<b>Ferrovias (km)</b>	<b>Ano</b>
Estados Unidos	293,564	2014
China	124,000	2017
Rússia	87,157	2014
Canadá	77,932	2014
Índia	68,525	2014
Alemanha	43,468	2014
Austrália	36,968	2014
Argentina	36,917	2014
Brasil	29,850	2014
França	29,640	2014

**Fonte:** Index Mundi, 2019

## 2.2. No Brasil

Em 1835, por meio do Decreto 100, o governo imperial concedia a construção de linhas férreas à empresas interessadas (Allis, 2006 apud SCHOPPA, 2004). Em 26 de julho de 1852 o Governo promulgou a Lei nº641, que concedia vantagens do tipo de isenções e garantia de juros sobre o capital investido, onde foram prometidas as empresas nacionais e estrangeiras que se interessavam ou em construir ou explorar estradas de ferro em qualquer parte país.<sup>6</sup> Desde então, a primeira ferrovia inaugurada no Brasil foi em 30 de abril de 1854 sob iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, conhecido como Barão de Mauá, que visava interligar os fundos da Baía da Guanabara, na praia da Estrela, com destino final à cidade de Petrópolis, Raíz da Serra, onde se implantou a Estação Fragozo. (Cornejo, 2005).

A inauguração da primeira ferrovia no Brasil ligava-se ao contexto onde o governo império buscava consolidar-se como Nação frente a Portugal e, dentro do contexto econômico, com a proibição do tráfico negreiro, o governo tomava atitudes

---

<sup>6</sup> História das Ferrovias – Portal da Educação, disponível em:  
<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/direito/historia-das-ferrovias-no-brasil/56080>

de formas quase que liberais, com a liberação de capitais para investimentos em setores que até então eram inexistentes, mas que acompanhavam investimentos nos setores que, de uma forma ou de outra, já demonstravam todo o processo de desenvolvimento de uma Nação. Segundo os registros históricos do Instituto do Patrimônio e Artístico do Estado (IPHAE), foram fundadas 14 bancos, 62 empresas industriais, companhias de navegação a vapor, seguros de todas as naturezas, mineração, transporte urbano e a gás, além do mais, as dezoito estradas de ferro. Um destaque - no contexto histórico das construções das primeiras ferrovias do Brasil – para o primeiro empreendedor, Barão de Mauá<sup>7</sup>. Mesmo visionário, foi combatido quando apresentou as ideias para as grandes construções férreas, obtendo o maior desafeto do imperador D. Pedro II. (IPHAE, 2002)

Nesse contexto, a segunda ferrovia no Brasil, foi a estrada de ferro Recife ao São Francisco (rio São Francisco) – *Railway Company*, mas também conhecida como Recife – Maceió, junção de três ferrovias - inaugurada em 8 de fevereiro de 1858. Apesar de não ter sido finalizada como deveria, essa ajudou a criar e a desenvolver as cidades por onde passava<sup>8</sup>, mostrando o potencial e perspectiva de desenvolvimento que as ferrovias tomavam em suas primícias. A terceira, estrada de Ferro D. Pedro II, foi inaugurada em 29 de março de 1858, que se transformou na Estrada de Ferro Central do Brasil, um dos principais eixos de desenvolvimento do país. A seguir, no quadro 1, consta as ferrovias e os respectivos anos que sucederam após a inauguração da Estrada de Ferro Mauá:

---

<sup>7</sup> Sobre o assunto: ver CALDEIRA, Jorge (1995): Mauá: empresário do império. São Paulo: Cia das Letras.

<sup>8</sup> Ver mais detalhes sobre o histórico da linha Sul (E. F. Recife ao São Francisco) em: <http://estacoesferroviarias.com.br/pernambuco/cincopontas.htm>

<b>Ferrovia</b>	<b>Data de Inauguração</b>
Recife ao rio São Francisco	08/02/1858
D. Pedro II	29/03/1858
Bahia ao rio São Francisco	28/06/1860
Santos a Jundiaí	16/02/1867
Companhia Paulista	11/08/1872

**Quadro 1:**

Primeiras ferrovias Brasileiras criadas após a estrada de Mauá nos anos de 1858 a 1872

**Fonte:** Portal da Educação

Com uma economia primário exportadora, as demandas no Brasil exigiram uma infraestrutura de transporte eficiente da qual pudesse ao máximo reduzir os custos de ocupação que existiam nas fronteiras. Futuramente a exportação do café estaria em alta e a necessidade de expansão de investimentos das linhas férreas para ocupações de novas áreas e novas conexões seria ainda maior, visando o aumento cada vez mais do café, o produto vigente. Em 1852, o governo, por meio da lei nº641, respondeu às novas condições econômicas internas e externas que exigiam a melhoria das comunicações terrestres. As concessões foram fatores que solidificaram por completo o objetivo de atrair mais capitais nacionais e estrangeiros e, a partir dessa nova legislação, começaria, efetivamente, a implantação de linhas férreas no país. (Matos, 1974)

Em todo o instante, nesses novos começos, a política para a implementação de transportes ainda era dependente do capital estrangeiro para desenvolver e modernizar toda a sua infraestrutura viária, assim, a legislação ferroviária imperial atendia os interesses do capital estrangeiro e as estradas de ferro ficaram destinadas a produção de café partindo do interior para os portos de exportação. Isso representava um “filão” promissor para quem estava investindo. (Borges & Fraga, 2012)

Em 1856, o governo autoriza a organização, em Londres, por meio da chamada Companhia São Paulo Railway, a receber a concessão de interligar o porto de Santos à Vila de Jundiaí, para o uso de trilhos. Inaugurada em 1968, essa foi responsável pela grande explosão das exportações do café produzido no Oeste paulista, mas também pelo crescimento do volume de exportação de café gerado e do crescimento econômico de ambas as cidades. As outras ferrovias que faziam conexão com São Paulo Railway, implantadas no século XIX – também acompanhavam todo o fluxo da alta do café na região Sudeste – foram a Companhia Paulista, inaugurada em 1872 e a estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia E. F. Mogiana. (IPHAÉ, 2002)

#### 2.2.1. Política de concessões e a história das ferrovias no Brasil

Para Lang, (2017), além da localização ser um fator importante para gerar o desenvolvimento e investimentos, as ferrovias necessitam de condições mínimas de acessibilidade que lhes permitem viabilidade financeira e retorno econômico. A extensão média das ferrovias no Brasil, segundo os dados do site do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), no ano de 2006, o Brasil possuía, em média, uma extensão ferroviária entre 28.276km a 29.487km - esses dados variam bastante diante da busca dos resultados nos sites dos órgãos responsáveis, tais como: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), IPEA e a Agência Nacional de Transportes terrestres (ANTF), dentre outros - estão distribuídas pelas regiões Sul, Sudeste, Nordeste e parte do Centro Oeste do país. Foram concedidas ao todo 12 malhas, com 28.143 km, equivalentes a 95% do sistema, sendo uma dessas uma concessionária pública, chama-se VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., que detém as ferrovias Norte-Sul. As outras 11 malhas que foram concedidas a iniciativa privada para o transporte de cargas e no momento, totalizam-se por volta de 27.917 km e são geradas e administradas pelas respectivas concessionárias:

- ALL - América Latina Logística do Brasil S.A.;
- Ferrovias Bandeirantes S.A.;
- FERRONORTE S.A. - Ferrovias Norte Brasil;
- Ferrovia Novoeste S.A.;

- Ferrovia Centro-Atlântica S.A.;
- Estrada de Ferro Carajás;
- Estrada de Ferro Vitória - Minas;
- Companhia Ferroviária do Nordeste;
- Ferrovia Tereza Cristina S.A.;
- Ferrovia Paraná S.A.;
- MRS Logística S.A.

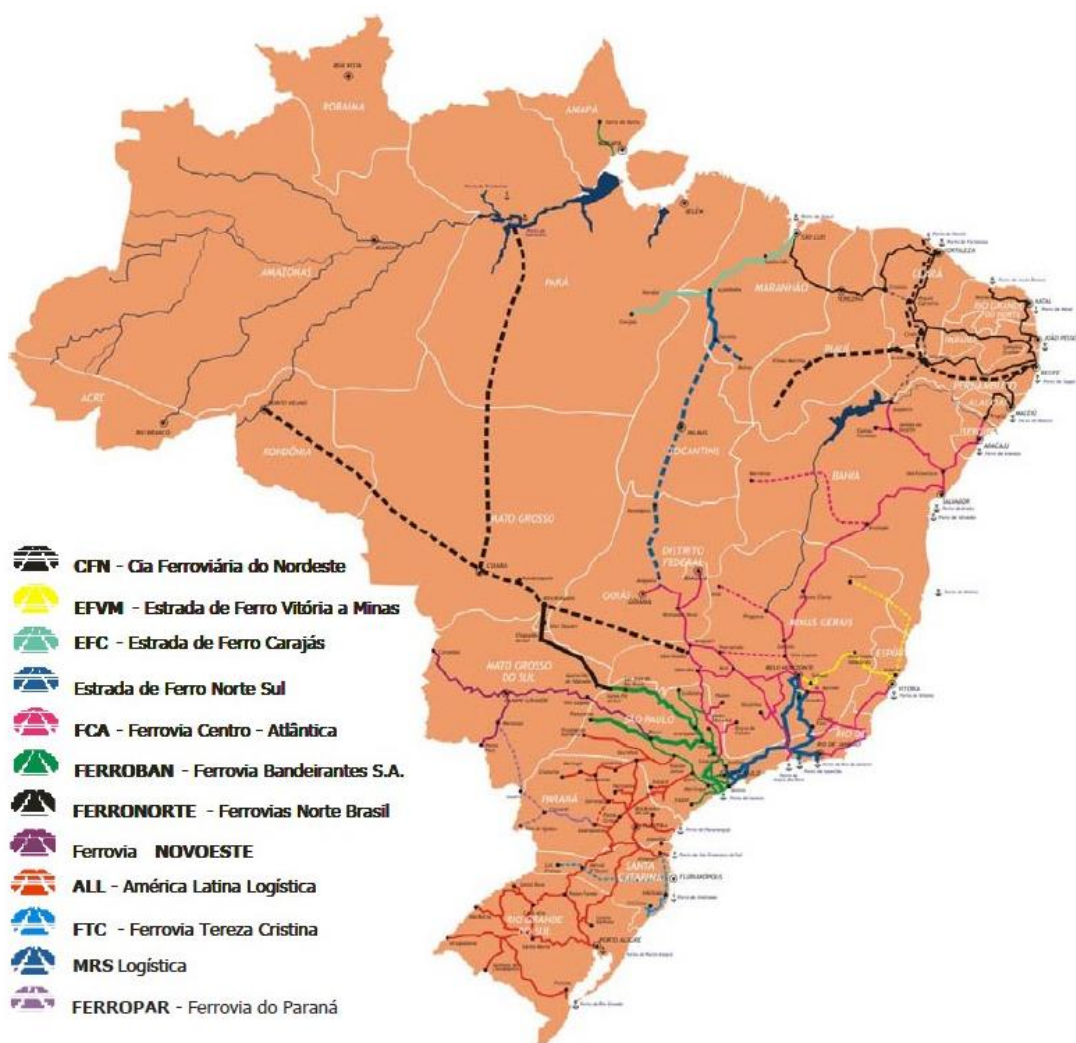


Figura 1: Mapa Ferroviário Brasileiro  
Fonte: ANTF, 2016.



O menor índice de incrementos/investimentos foi registrado no mandato de Juscelino Kubistschek – há alguns autores que chegam a responsabilizar o governo pela decadência aos investimentos ferroviários no país – o fato foi que o governo preteriu as ferrovias gerando o menor índice de incrementos. (Allis, 2006) Com esse fato, o país congelou todo o seu investimento ferroviário por um tempo. A figura 1, acima, descreve o mapa ferroviário no Brasil, as respectivas concessões e as estradas de ferro que estão em operação.

A criação da Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA, foi sem dúvida, um dos fatos mais importantes da história das ferrovias do Brasil. Criada sob a autorização da lei nº 3115 de março de 1957, sob administração indireta do Governo Federal e vinculada ao Ministério dos Transportes. A RFFSA era uma rede estatal que centralizava todas as ferrovias nacionais, assim, chegou a atuar em quatro regiões do Brasil, contendo dezoito ferrovias, envolvendo 19 unidades da federação brasileira, por cerca de quarenta anos. Seu objetivo era de promoção e gestão dos interesses da União no atuando no setor ferroviário (Brasil, s.d)<sup>9</sup>. O auge foi na década de 1950, quando possuía seus 29.713 km de extensão e 154 mil funcionários, assim, a importância e relevância da RFFSA foi tamanha ao ponto de operar dentro de toda a malha nacional – com 73% de ocupação aproximada – (Rodriguez, 2002). A esperança com a sua chegada era o saneamento de contas e a modernização técnica ao ponto de reorientar o transporte ferroviário como prioritário, no entanto, algumas melhorias foram realizadas desde a chegada da RFFSA, mas não foi o bastante porque em breve a malha ferroviária chegaria em sua decadência definitiva. (Allis, 2006)

De acordo com os registros históricos contidos no site da RFFSA<sup>10</sup>, no ano de 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização entre os anos de 1996 e 1998 asseguradas pelas leis 9.074/95 e a 8.987/95 conhecidas como a lei das concessões. (Passanezi Filho, 1998) Atualmente encontra-se extinta. E, segundo Rodriguez (2012), o Brasil possuía até 2011, cerca de 29.961,00 km de extensão de malha ferroviária. Rodriguez afirma que na primeira república foi o registro da maior

---

<sup>9</sup> Brasil (s.d.). RFFSA. Histórico. Disponível em <<http://www.rffsa.gov.br>> Acesso em 19 de abril de 2019.

<sup>10</sup> Brasil (s.d.). RFFSA. Histórico. Disponível em <<http://www.rffsa.gov.br>> Acesso em 19 de abril de 2019.

expressão ferroviária no Brasil, quando, ao fim do Regime Imperial de 1889, o Brasil tinha aproximadamente 9.356,00 km de extensão, e no final da primeira república, em 1930, o número aumenta exponencialmente para 32.472,00km de extensão. A estrada de Ferro de Mauá foi rapidamente substituída por empresas concorrentes até a definitiva venda no início dos anos de 1880, por conta de sua ineficácia e altos custos de operação. Estes marcos iniciais definiram bem a expressão emblemática dos erros cometidos durante o desenvolvimento da malha ferroviária brasileira, o que certamente pesou no seu declínio a partir da segunda metade do século XX (Rodriguez, 2004).

Há muitos fatores que explicam a decadência do transporte ferroviário de passageiros no Brasil. Segundo Borges e Fraga (2012), o Brasil foi, com o tempo, desacelerando os investimentos e transformando toda a sua malha ferroviária. Segundo eles, uma das principais causas, foi a ausência de uma cadeia de comunicação entre as estações e os centros industriais, e que gerou, conseqüentemente, uma série de regiões, dentro do país, desligadas umas das outras. Isso impediu a fabricação dos bens e consumo, uma vez que, não havia capital e nem estímulo de investimento por parte do estado para fomentar as políticas públicas das estradas de ferro que, em sua maioria, destinavam-se a levar produtos de exportação aos portos, assim como traziam matéria primas dentre outros bens de importância. Para Allis, (2006) além do descontrole gerencial, por conta da ausência de investimentos, houve muitas políticas públicas desvirtuadas – o que resultou em sucateamento do sistema na década de 1990.

A oferta de transporte ferroviário no Brasil para passageiros, na primeira década do século XXI, é escassa. No entanto, apesar da perceptível descontinuidade nas últimas décadas do século XX, conseqüentemente fez o mercado de trens Turísticos e Culturais crescer em números e ofertas, segundo os estudos de Fraga, Santos & Ribeiro, 2014). O uso de locomotivas antigas e inoperantes começam a ser reformadas e restauradas para o uso do turismo. Assim descobre-se o potencial que se tinha com todo o aparato de bens herdados pela RFSSA, mas também pela expectativa de crescimento do Turismo Ferroviário no país com o surgimento da Cartilha de Orientação para a proposição de projetos de trens turísticos e culturais em 2015.

Como relatado anteriormente, a privatização tornou-se saída para o impasse da falta de investimento e sucateamento das linhas férreas. Muitas das que ainda operam dentro do território, são, em sua maioria, utilizadas para escoamento de carga. (D'agostini F. e Abascal E, 2017).

### 2.3. A Ferrovia Turística

Com a finalidade de compor a oferta turística, as ferrovias, vão além da mobilidade, elas são parte de toda uma vitrine do acervo turístico de uma determinada região. Elas materializaram a história das regiões por onde passou, e hoje vem a causar ar de nostalgia, desperta curiosidades e fomenta o mercado dos trens de passageiros. (Allis, 2002) A conectividade dos territórios vinculados à atividade turística, são importantes meios para a existência do desenvolvimento das regiões que muitas vezes a região demonstra estar carente de recursos para o desenvolvimento – mas também é capaz de efetivar integrações municipais proporcionando a valorização e importância do patrimônio, gerando e agregando o conhecimento de preservação da história. (D'agostini e Abascal, 2017)

As implementações dos sistemas ferroviários marcaram toda uma sociedade que lhes testemunhavam. Assim, hoje muitos dos patrimônios que existem para uso da oferta turística são fatores de identificação cultural. Tomando emprestado, mais uma vez, o amplo conceito de patrimônio cultural, é válido ressaltar que os remanescentes ferroviários vestem um status de apropriação cultural e memória tanto quanto os patrimônios de invenção humana – sejam envolvidos com o material ou imaterial – tais como museus, castelos, igrejas, templos, praças, ruas etc. É, de fato, um expoente de cultura. (Allis, 2006)

Thomson (2004), diz que os transportes ferroviários com fins turísticos são potenciais em crescimento. Desde que foram criados, os vagões, eram utilizados como o meio para chegar a um destino específico, mas com o passar do tempo, e com a suspensão dos trens de passageiros, pelos poucos investimentos e fraca gestão de políticas públicas na América Latina e no Caribe, o próprio trem foi transformado no atrativo turístico. A proposta de condição e criação de trens eminentemente turísticos foi o resultado de um elo entre o passado romântico e aventureiro de adultos de quarenta anos ou mais que atingiram uma situação

financeira relativamente cômoda e que partiram na iniciativa de reviverem seus dias de juventude para lembrar as suas viagens de trem.

Thomson, ao escrever especificamente sobre a América Latina, afirmou que os trens turísticos se dividem em duas categorias:

- Tipo 1: A paisagem: onde o trem se instala acaba por ser sua atração principal. Tais como o Tren a las Nubes, na Argentina, e no Brasil, o Serra Verde Express. Outros trens de referência ao redor do mundo – citados para agregar mais referências – seria o Transsiberiana (possui mais de nove mil quilômetros entre São Peterburgo e a Sibéria, ramificado com China e Mongólia).
- Tipo 2: A composição do trem: (história, memória, características físicas as quais costumam ter trações são feitas por locomotivas a vapor) costumam ser o próprio atrativo.

Thomson (2004) diz que para os trens turísticos – especialmente os que são compostos de equipamentos históricos e que necessitam de restaurações, são em tese, muito mais caros de operar. As características e manutenções desses trens são especiais, assim, os tornam mais difíceis para integrar com as operações de serviços ferroviários de transportes de massa. Isso os tornam, em boa parte, um fator importante para a atividade turística, porque uma parte de sua operação condiz com a potencialidade de expansão.

Importante ressaltar que maior parte dos pontos de atração da ferrovia turística são expressões de seu patrimônio cultural ferroviário. Quanto ao patrimônio cultural ferroviário ainda se torna necessária uma política pública que o acompanhe conforme o processo de exploração e uso. Ao tocante às experiências, aos significados e ao desenvolvimento, Allis (2006), afirma que:

Tendo completado um grande ciclo de implantação-desenvolvimento-decadência, o remanescente construtivo do período ferroviário pode ser comunicado mediante experiências turísticas, perfeitamente proporcionadas pelas ferrovias turísticas. Assim, ademais de simples patrimônio ferroviário, em que importam os valores nominais da terra e dos materiais, os remanescentes materiais e edificados – representados nas construções ferroviárias e materiais rodantes – encerram um valor de memória e cultural. Essa conversão de significado é tanto mais importante quando se realçam as relações entre patrimônio e comunidade, ampliando, assim, o conceito de

patrimônio cultural ferroviário aos elementos imateriais. Por isso, o patrimônio cultural ferroviário, para o nosso caso, é composto por toda a gama de construções e materiais remanescentes de outras épocas da ferrovia, que, com ou sem uso atualmente, despertam interesses de manutenção nos ambientes em que se materializam e prometem alguma exploração turística. A operação de ferrovias turísticas, portanto, pode ser entendida como elemento contemporâneo integrador das relações sociais proporcionados pela memória da ferrovia e seu remanescente material, especialmente estações e material rodante. Some-se a isso a expansão das atividades do setor terciário no atual estágio do capitalismo, de forma que, em casos específicos, o desenvolvimento do lazer e do turismo serem motes para a reorganização espacial.

### 2.3.1. Os trens Turísticos e seus conceitos

Na resolução da ANTT, número 359, 2003, fala-se em “transporte ferroviário com finalidade turística, histórico e cultural.” Entende-se que o termo atual abarca mais de um tipo de serviço prestado quando se refere a atividade de turismo cultural e ao uso do patrimônio dos trens turísticos. Os trens filiados à ABOTTC, indicando divisões entre trem turístico e trem histórico Cultural foi percebido, quando essa mesma apresentou a definição para o Trem dos Ingleses em São Paulo - SP “trem de caráter Histórico e Cultural, não sendo considerado um Trem Turístico” (ABOTTC, 2017). Sendo assim, Moraes e Oliveira, 2017, considera que a separação dos conceitos pode estar vinculada à finalidade ou extensão que o passeio poderá ser tomado, no entanto, não conseguiram identificar uma explicação objetiva para tal. Entre os trens turísticos e comemorativos há um aspecto legal sobre a operação dos serviços prestados, definidos pela Resolução nº359 de 2003 da ANTT. Os trens comemorativos são caracterizados como um evento específico e isolado, os trens de serviço de finalidade histórica e cultural estão juntos e mesmo não em serviço regular, são abordados com a ideia de continuidade. “A mesma legislação da ANTT aponta também a forte ou condicionante relação deste tipo de transporte turístico com a preservação do patrimônio.”

Art. 11. O transporte ferroviário de passageiros, não regular e eventual, com finalidade histórico-cultural, poderá se caracterizar pela implantação de museu estático e dinâmico, com o fim de contribuir para a preservação do patrimônio histórico e memória das ferrovias (ANTT, 2003)

Com menos ênfase, a finalidade dos trens turísticos é mencionada na Cartilha de Orientação para projetos desse tipo, sendo o objetivo: “[...] agregar valor aos destinos turísticos, contribuindo para a preservação da memória ferroviária,

configurando-se em atrativos culturais e produtos turísticos das cidades [...]” (IPHAN, 2014)

Há uma justificativa na utilização não pela questão semântica, mas para entender qual o tipo de serviço prestado adjunto às suas particularidades, quando Allis diz: “[...] ao chamarmos ferrovia turística, damos destaque também ao entorno e as condições paisagísticas intervenientes em sua construção integral” Aventa-se uma nova lógica de preservação, que vê no patrimônio um recurso imprescindível para o desenvolvimento urbano e regional, e para a articulação do crescimento econômico e turístico à conservação e valorização do patrimônio natural e cultural. O patrimônio ferroviário pode também ser associado a uma paisagem ferroviária, buscando novos significados e resguardando a memória e valores vinculados a história da ferrovia e do patrimônio que a cerca; destacando-se para o sucesso dessa política a importância da integração horizontal das diversas políticas públicas setoriais. (ALLIS, 2006)

O Turismo Ferroviário - como pilar de nosso objeto de estudo – que remete ao uso de ferrovias - no sentido mais amplo - trouxe novas perspectivas por moldar corredores paisagísticos a partir de suas especificidades durante seus passeios. Diante disso, convém a opinião de Para Alfrey e Putman (1992) sobre a importância da paisagem:

Relações geográficas e cronológicas na paisagem nem sempre são fáceis de se identificar: a paisagem não se organiza a partir de narrativas lógicas e a demonstração dos processos de mudança e inter-relacionamentos podem ser melhor entendidos através de critérios que não são os mesmos para a conservação e mesmo para a interpretação de lugares isolados.

No Brasil, o patrimônio ferroviário e respectivos meios de transporte agregados, na forma de ferrovias turísticas, são em tese recursos capazes de contribuir para a reconfiguração do território que atravessam, e estimular o turismo em âmbito urbano e regional como meio para o desenvolvimento local (BRASIL, MTur, 2013). São diversas as possíveis consequências da implementação turística e impacto econômico em uma região afetada, no âmbito do desenvolvimento do município e de sua integração regional. Os impactos positivos de desenvolvimento nos níveis municipal e regional ocasionados pelo turismo são os principais argumentos que levam planejadores econômicos a optar por essa atividade (Brasil, 2003).

## **ESTAÇÃO 3: O TURISMO FERROVIÁRIO E O DESENVOLVIMENTO**

### **3.1. A ferrovia turística e o desenvolvimento**

No século XIX, as ferrovias tornaram-se imprescindíveis pelos significados da nova forma de mobilidade, pelo fator de desenvolvimento e simbologia da modernidade. (D'agostini F. e Abascal E, 2017) A partir delas, mudaram-se as percepções e noções de velocidade e distância. As estações férreas tornaram-se centro de uma nova perspectiva de vida urbana quando as estradas de ferro aumentaram, transformando a dinâmica das localidades agrícolas e industriais. A falta de meios de transportes rápidos e eficientes – contemplando o quesito comunicação entre povos – fizeram com que o surgimento das ferrovias sanasse um problema crucial da humanidade. As carruagens e as trapas foram, ao longo dos anos, substituídas pelos os trens de ferro e que revolucionou a forma como toda uma sociedade trabalhava com o transporte de cargas. (Borges & Fraga, 2012)

A partir do momento da criação da primeira máquina férrea no mundo (*Blucher*) na Inglaterra, desde a implementação das linhas nos EUA entre Charleston e Hamburg, na Carolina do Sul, a invenção do trem de ferro, junto a sua expansão, representou o triunfo do homem pela tecnologia, e a partir de então, com a criação da estrada de ferro e sua expansão, é considerada a maior conquista desde a evolução industrial depois da máquina a vapor (Borges & Fraga, 2012). Durante décadas as ferrovias foram responsáveis por transformar regiões. Elas promoveram transformações nas cidades por meio do surgimento de novos municípios, influenciaram na configuração de ruas e em todo os seus sistemas de identificação da cidade como nos estabelecimentos das atividades complementares, consequência de surgimento de comércios, hotéis dentre outros relacionados. (BRASIL, MTur, 2013).

A Revolução Industrial potenciou de tal forma a modernização dos meios de transporte – quando substituiu a força vital pela força mecânica - reduzindo os custos de circulação das mercadorias e possibilitando os recursos e aberturas para o surgimento de tendências de competição de novos mercados, modificando por completo a indústria e produção industrial, mas principalmente os meios de comunicação. Não há nenhum registro na história de invenção tecnológica que tenha repercutido tanto entre os povos como as ferrovias, pois nunca uma outra invenção

teria relevado ao homem o surgimento de um poder e velocidade da nova era (Hobsbawm, 1970)

Os estudos de D'agostini e Abascal (2017) apresentam indicadores – métodos compilados e avaliados relativos ao papel das ferrovias – que influenciam na consolidação e desenvolvimento das cidades brasileiras baseando-se em seu cenário histórico-econômico. Tais indicadores estão sustentados em três parâmetros: morfologia urbana que diz respeito aos espaços públicos, o desenvolvimento (geração de empregos e mobilidade) e gestão de infraestruturas e contrapartidas locais. Em complemento, as autoras elaboraram uma matriz SWOT (*Strenghts Weaknesses Opportunities Threats*) com o objetivo de avaliar as políticas públicas junto ao território que recebe a ferrovia. A organização e sistematização são vitais no processo da elaboração de dados. As forças são caracterizadas pelas vocações (atividades econômicas, recursos naturais, dentre outros.); as fraquezas caracterizam-se pelas aptidões que podem vir a intervir ou interferir em algum modo no processo de desenvolvimento local (lacunas políticas, ausência de capacitação ou deficiência de comunicação); As ameaças seriam toda força externa que por alguma razão influenciaria o território (esgotamento dos recursos financeiros ou recursos naturais, concorrência interurbana, dentre outros); e, por fim, as oportunidades classificam-se como as forças externas que influenciam ou até mesmo estimulam o território positivamente a fim de agregar e somar em seus fatores de desenvolvimento (investimento da iniciativa privada, mudança no cenário político-econômico, dentre outros).

### 3.2. As ferrovias turísticas no Brasil e seus processos históricos

A maior parte dos trechos de ferrovias brasileiras são para fins turísticos com diferentes estruturas institucionais e técnicas. Segundo os levantamentos de Allis, muitas das operações desde os levantamentos de seus estudos, no ano de 2005, no Brasil, as ferrovias sofriam diversas instabilidades técnicas, resultantes de inúmeros processos e retrocessos que lhes permitiam pouco investimento e retorno financeiro. Apesar dessa problemática recorrente, o turismo, ainda é o fator recorrente que move projetos, que sustenta os padrões rígidos e que permite as concorrências das ferrovias, seja nas propostas de reabertura de trechos, seja em restaurações de estruturas e manutenções. Com o passar dos anos, encontra-se no Brasil, atualmente,



ferrovias turísticas que se inserem em ambientes densos e urbanos, e outras que são dispersas localizadas em grandes cidades como os casos dos Trem do Imigrantes, em São Paulo/SP, a Estrada de Ferro do Corcovado, Rio de Janeiro/RJ ou no sul do País como os casos do Trem das Termas, Piratuba/SC e Trem da Serra do Mar, em Curitiba/PR. A figura 3, a seguir, mostra as principais ferrovias turísticas do Brasil:

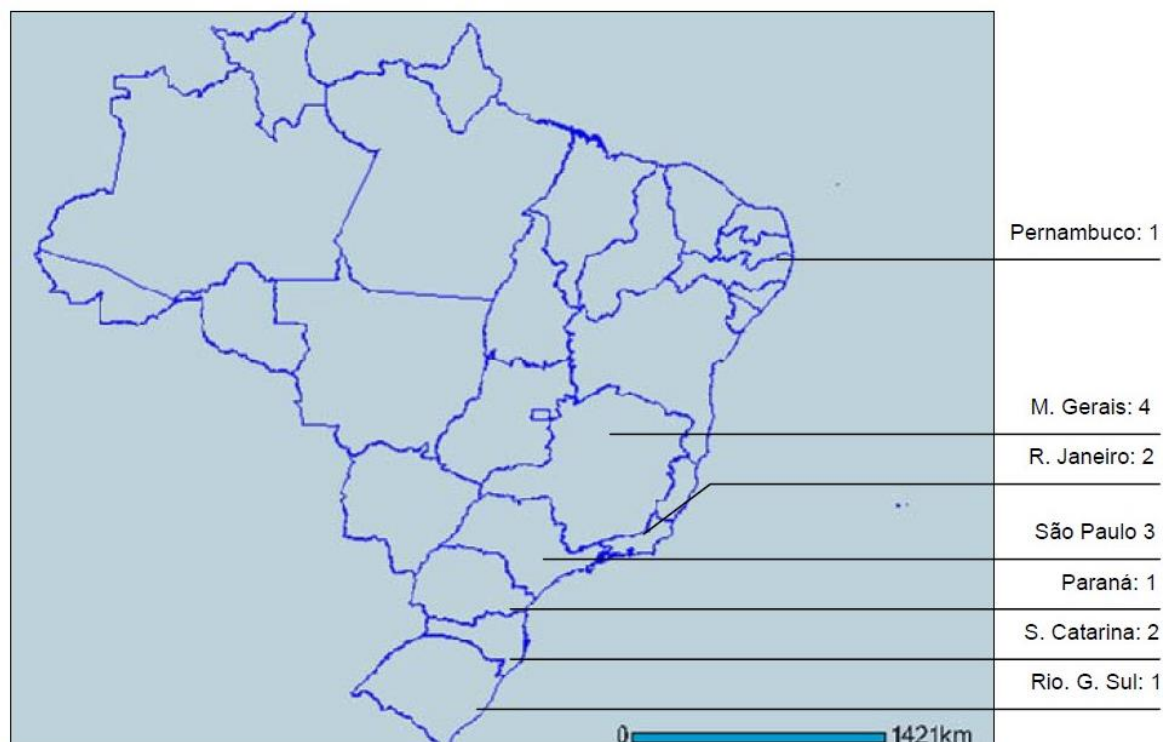


Figura 2: Localização das ferrovias Turísticas do Brasil por estados  
Fonte: IBGE, 2006.

Em continuidade, a figura 3, mostra a média de extensão de ferrovias brasileiras para o uso turístico é de aproximadamente 27.01 quilômetros. Poucos são os trechos que se distanciam dessa média, como o caso da Serra verde Express, em Curitiba/PR. Noutros casos, as ferrovias possuem curtas extensões – o que pode fazer da experiência um pouco enfadonha, pouco atraente na relação custo-benefício. As gestões são realizadas pelos setores público e privado e pelo terceiro setor, e isso resulta em complexidades diferentes, refletindo na concepção e na gestão dos passeios. (Allis, 2006)

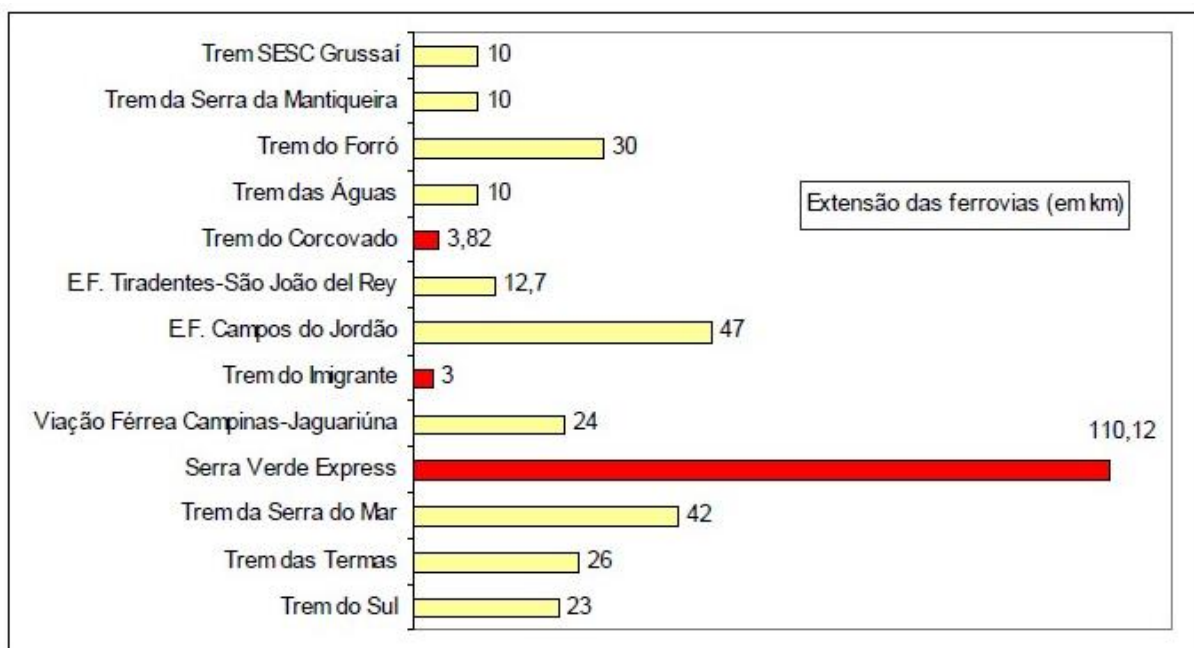


Figura 3: Gráfico de Extensões das ferrovias turísticas no Brasil

Fonte: sites das ferrovias, ABOTTC e pesquisas de campo, 2006.

Para ter a real noção dos fatos que importam para o planejamento futuro, Paolino e Rejowski (2006), realizaram uma análise do transporte ferroviário no Brasil e concluíram que a oferta de transportes de passageiros ferroviária é baixa quando comparada aos outros modais.

Segundo os levantamentos do trabalho de Demxzuk (2011) as opções de viagens turísticas no Brasil que existiam e que deixaram de existir foram:

- Trem de Prata: Possuía linha de São Paulo ao Rio de Janeiro, em viagem noturna com até doze horas. Segundo Souza (2006) foi o primeiro trem de luxo da Central do Brasil, mas acabou declinando por não resistir a concorrência do transporte aéreo;
- Trem Bandeirantes, Expresso Ouro Verde, Expresso Azul e Expresso Estrela do Oeste: Os trens de carga possuíam prioridade nos deslocamentos, assim, o governo obteve insucesso com a implementação da ferrovia para o turismo pois havia atrasos e descumprimento de horários o que gerou insatisfação dos passageiros. (Roná, 2002);
- Sistema Funicular: Ligava a cidade de Santos a Jundiáí. Passou a ser explorado turisticamente em 1986, pela Associação Brasileira de

Preservação Ferroviária, devido a sua beleza cênica. A falta de manutenção paralisou os passeios e atualmente encontra-se em estado de abandono e em deterioração, e para que volte a funcionar normalmente, é necessária a recuperação da estrutura do viaduto. (Paolillo e Rejowski, 2006);

- Mamãinha: litorina movida a diesel que ligava Fortaleza à Serra de Baturité, no Ceará. Devido ao compartilhamento das linhas com os trens de carga, suspenderam os passeios que ocorria aos fins de semana. (Roná, 2002);
- Trem Pantaneiro ou trem do Pantanal: ligava Bauru/SP até Corumbá/MS em um trajeto aproximado de 1.600km;
- Agra-Lídice: foi inaugurado em 1992 e oferecia um passeio pela Mata Atlântica. Era destinado para o escoamento de cargas, por isso a estrada de ferro foi desativada. (Roná, 2002)

Conforme descrito anteriormente, o levantamento do Guia de Trens Turísticos e Culturais do Brasil relata a oferta dos roteiros ferroviários e turísticos. Segundo o site do Sebrae, onde contém este mesmo levantamento, foram identificadas 21 linhas ao todo. O quadro 2, a seguir, consta a lista de Trens Turísticos e Culturais no Brasil atualmente<sup>11</sup>

<b>Estado</b>	<b>Distância / Trecho</b>	<b>Trem</b>
Espírito Santo	46 km	Trem das Montanhas Capixabas
Minas Gerais	7 km	Maria Fumaça do Rio Acima
	20 km	Trem da Serra Mantiqueira
	20 km	Trem das Águas
Paraná	110 km	Trem da Serra do Mar Paranaense
	6 km	Trem de União da Vitória
Pernambuco	84 km	Trem do Forró
Rio de Janeiro	4 km	Trem do Corcovado
Rio Grande do Norte	26 km	Trem dos Engenhos

<sup>11</sup> Mais detalhes e informações sobre o levantamento dos Trens Turísticos e Culturais, disponível em: <http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/trens-turisticos-e-culturais-grande-potencial-a-ser-explorado,a366874473076510VgnVCM1000004c00210aRCRD>

Rio Grande do Sul	23 km Em implantação	Trem do Vinho Trem do Vale do Taquari
Santa Catarina	2,8 km 42 km 25 km	Estrada de Ferro Santa Catarina Trem da Serra do Mar Trem das Termas
São Paulo	10,5 km 3 km 800 m 24 km 6,8 km Não mencionado	Trem Caipira Trem Cultural dos Imigrantes Trem Cultural dos Ingleses Trem da Moita Bonita Trem da Guararema Maria Fumaça Capinas Jaguariúna

### **Quadro 2:** Lista de Trens Turísticos e Culturais

Fonte: Sebrae, ABOTTC, 2015

#### 3.2.1. A apropriação das ferrovias turísticas nas cidades brasileiras com o desenvolvimento local

No Brasil, a implementação de projetos turísticos foi realizada com a finalidade de preservar e manter o patrimônio ferroviário. Entende-se que a implementação veio por meio dos estabelecimentos de concessões patrocinadas, as quais são resultantes de parcerias público-privada. Atualmente, os projetos que incluem instalações de ferrovias turísticas, atravessam a extensão do território urbano e regional. Esse tipo de investimento demonstra expressões políticas de governos que investem em um grande capital a fim de reconstruir a paisagem e gerar lucro por meio dos negócios que a atividade possa oferecer. O intuito é fazer com que as regiões contempladas pelas ferrovias aumentem o seu potencial, tornando-as envolvidas com as paisagens de circuitos turísticos, mantendo empresas atraídas por cada uma das localidades, gerando investidores e negócios dentre os quais o turismo venha a ser a recriação ou modificação do capital simbólico. (D'agostini F. e Abascal E., 2017)

Os processos de intervenção e requalificação, transformaram as áreas ou regiões – por meio de programas de qualificação de plano de desenvolvimento e promoções turísticas – em fatores que buscam entender a demanda da oferta a partir dos potenciais socioeconômicos. Os sistemas de gestão, os atores sociais parceiros (parcerias público-privada), tensionam o território com as suas forças políticas econômicas (D'agostini F. e Abascal E., 2017). Segundo Vargas e Paiva (2016), o

Turismo tem uma ação no território cujo objetivo é a integração de regiões e das cidades e, a partir dos programas de atividades, pode-se definir novos cenários pela promoção do setor terciário, compreendendo como um novo fator do desenvolvimento produtivo e que está aliado ao desenvolvimento local devidos aos interesses sob ordem da perspectiva do lugar.

As ferrovias turísticas foram consequência do incentivo do desenvolvimento de roteiros e produtos que a indústria de mercado requisitava. O incentivo de desenvolvimento de roteiros e produtos para essa indústria instrumentalizava o processo dos quatro programas base de plano de Revitalização de Ferrovia que visava restaurar o transporte de passageiros. Muitas delas estão se apropriando de ramais desativados - muitos em estado de abandono.

Para o Adonai Filho, Presidente da ABOTTC, o fator do desenvolvimento, pelo uso das ferrovias e do turismo, é uma questão de sucesso e algo certo. Diante de muitas questões que perpassam o turismo com o uso das ferrovias, Adonai quando questionado sobre os efeitos da ferrovia sob as comunidades, afirma que essa é um fator imprescindível para a promoção do desenvolvimento e movimento da economia local. Em estudos levantados com o trem da Serra Verde Express, Adonai aponta que o trem em Curitiba/PR, atinge um raio de 200 km no entorno de sua operação, fazendo com que há fomento no mercado, movimentando o fluxo na cidade e criando empregos diretos e indiretos. Desde o levantamento de um estudo sobre os impactos do Serra Verde Express, em 2018, foi constatado aproximadamente R\$ 114 milhões de reais movimentado na região devido ao uso do trem e fluxo do turismo por meio da Serra Verde Express. A quantidade de acessos que o trem proporciona mostra cada vez mais o seu valor, por exemplo, a cidade de Morretes, mesmo com muitos atrativos, incluindo o gastronômico, o clássico barreado, para quem visita a cidade pode além de conhecer o pequeno centro, provar da cultural e da gastronomia local, mas nada disso seria possível para os turistas se não fosse em função do trem portar o acesso até a pequena cidade. O ponto maior que o trem pode proporcionar para a comunidade/população local é exatamente o desenvolvimento econômico. Há muitos comércios que vivem em função do trem, tais como hotéis, restaurantes, taxis, guia, *transfers*, etc. As belezas fazem parte do processo e são necessárias, mas se não mostrar vantagem econômica com geração de empregos viável para a população,

nenhum projeto consegue ser convincente o suficiente para que tenha o incentivo e promoção por parte das comunidades. Andar de trem no Brasil se traduz em preservar o patrimônio. Onde não há trens em operação, mas apenas as ferrovias abandonadas ou esquecidas, costuma estar com a operação, em maior parte, depredada.

De fato, as políticas públicas, hoje no Brasil, não ajudam a pôr em prática as implementações. Há concessionárias que até cobram para estudar os projetos para o uso de trens de passageiros, um desses estudos mostram que aonde passa trem de carga também pode passar trem de passageiros. A ANTT deve apenas averiguar os aspectos legais do material rodante e exigir com que as concessionárias de carga venham a viabilizar o trem. Essa questão pública, passa por uma questão da resolução normativa da ANTT. Seria muito mais simples realizar uma alteração ou ajuste da resolução 359 da ANTT que facilitaria mais o trem turístico rodando pelo país ao invés de demandar mais gastos do Estado.

Quando o foco é em questões regulatórias, o GT de Turismo Ferroviário não possui certa agilidade nos avanços dos debates. Desde a época do governo Lula, vários anúncios de promoções e incentivo ao Turismo Ferroviário foram realizados, mas na verdade, gostou-se muito restaurando estações, trens, ramais que passaram a operar por um tempo e depois não operaram mais. De prático e efetivo, muitas políticas ao longo dos anos foram muito pouco ou quase nada. Há algo muito importante para que seja realizada uma mudança definitiva na forma de conduzir os trens e suas políticas públicas: mudando a resolução 359 da ANTT e, tirando o poder das concessionárias de cargas de estipularem os preços arbitrários nas cobranças, colocar isso de forma subsidiada, e por fim, melhorada pela forma que a lei conduz. O trem do Pantanal que antes operava pela ABOTTC, voltou a operar chamando-se Pantanal Express, ligava Campo Grande – Aquidauana e Miranda.

É bem verdade que há um fator de descentralização de capital para reger os custos de operação dos concessionários. Por fim de semana, as concessionárias cobravam valores altos para o uso das locomotivas e, por isso, a operação precisou ser cancelada. A resolução da ANTT 359 solicita ao empresário, portador do material ferroviário rodante, que faça contrato com a carga, no entanto, não há nenhuma

regulamentação, no momento, que intermediei entre o contratante e o contratado, mas também a ANTT também não se posiciona e não se relaciona nessa negociação.

A lei das concessões proporcionou locomotivas para as concessionárias, mas visando o transporte de cargas e não previram recursos para o transporte de passageiros. Caso houver o desejo de implantação para trens de passageiros, não há nenhum parâmetro debaixo da lei para avaliar os valores, os gastos, tempo de uso, dentre outras necessidades das negociações

## **CONSIDERAÇÕES**

O transporte ferroviário iniciou no Governo Imperial em 1828 sendo expandido desde o Segundo Reinado, atingindo seu pico de infraestrutura na República Velha. O Brasil chegou a possuir seus 34.207 quilômetros de ferrovias, no entanto, as crises econômicas e a falta de investimentos em modernização, tanto por parte da iniciativa privada como do poder público, aliado ao crescimento do transporte rodoviário, fizeram com que parte da rede fosse erradicada. Nos anos de 1950 teve seus investimentos congelados e, em um país com uma enorme extensão territorial onde o trem atuaria como um excelente meio de transporte de pessoas e de carga, foi substituído pelo transporte rodoviário. A partir de então, a ferrovia e todo material rodante, se tornou apenas acervos providos da valoração do patrimônio ferroviário no Brasil.

Para implementar um trem no Brasil hoje, é necessário seguir as normas da cartilha da ANTT onde há as informações sobre o que é necessário para implementar um trem turístico. Caso alguém esteja interessado em realizar uma implementação, é necessário ter matéria rodante, seja ela um vagão, locomotiva ou litorina, caso não tiver, é necessário fazer um contrato com uma concessionária de carga e seguir com as exigências da ANTT, quanto as acessibilidades das estações, mas também superar as barreiras que as concessionárias colocam que muitas vezes são as causas para que os projetos não sigam adiante. A lei diz que é necessário fazer um contrato único de operação com elas, mas também elas possuem total liberdade para estipularem os preços desejar, sem ter uma regulamentação quanto a esse tipo de negócio.

As políticas públicas no Brasil ainda são fracas e não atendem a nenhum incentivo as implementações por conta dos altos custos colocados pelas concessionárias que são protegidas pela resolução 359 da ANTT. Dentre tantas reuniões com grupos de trabalhos, ainda se torna inviável chegar a um termo onde identifique algum avanço para melhorias nas políticas públicas. O MTur vem sendo o alvo do grupo de trabalho de Turismo ferroviário para novas buscas de respostas às iniciativas e mudanças nas políticas, mas até o momento, o grupo continua sem avanços nas ações.

Hoje sabe-se que as ferrovias no Brasil são atividades turísticas consolidadas que, a todo momento, alcançam o amadurecimento, tanto por parte da aceitação dos turistas quanto por parte da população que se vê contemplada com as benéficas. As representações culturais, a materialização espacial, relações sociais entre a comunidade e a ferrovia traduzem no circuito da produção turística desejada pelos empreendedores.

Os anúncios de incentivo das políticas públicas ainda são bastante ralentados, em quase 20 anos, não houve e não há uma projeção para mudar ou melhorar o setor quanto aos desafios das implementações. Apesar das dificuldades com as leis e os valores não regulamentados das concessionárias, o Turismo Ferroviário tornou-se algo pontual para o resgate histórico e cultural do Brasil. O valor das paisagens e todo o processo que se caracteriza somente pela experiência com os trilhos, faz com que o turismo seja o fio condutor central entre o trem, a história, a cultura, a comunidade, a política, o desenvolvimento em toda brecha de espaço existente entre esses. Especialmente quando voltado à política, o turismo carrega ferramentas poderosas de transformação e movimentação do espaço, pois vários agentes e atores dele são incorporados por meio da política.

## REFERÊNCIAS

ALLIS, Thiago. Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. São Paulo: Integração da América Latina-USP, 2006. Dissertação de Mestrado.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS OPERADORAS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS (ABOTTC) (Brasil). **Trem Cultural dos Ingleses**. Disponível em:



<<http://www.abottc.com.br/cultural-train-of-the-british/?lang=es>>. Acesso em: 01 set. 2017.

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DA ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ (São Paulo). Revista Ferrovia: Sobre a Revista. Disponível em: <[http://www.aeefs.org.br/site/?page\\_id=6723](http://www.aeefs.org.br/site/?page_id=6723)>. Acesso em: 06 dez. 2015.

BARRETO, Margarita. Manual de iniciação ao estudo do turismo. Campinas: Papirus, 1995.

BENI, Mário Carlos. Análise estrutural do turismo. 10ª edição atual. São Paulo: Senac São Paulo, 2004.

BENI, Mário Carlos. Política e planejamento de turismo no Brasil. São Paulo: Aleph, 2006.

BORGES, Barsanufio G. *O Despertar dos Dormentes*. Goiânia: Cegraf/ UFG, 1990.

Borges, V. L., & Fraga, C. (2012). Turismo e Ferrovia no Brasil: *Turismo e Ferrovia no Brasil: Um estudo sobre as heranças da Primeira República*. Fonte: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/12/24.pdf>

BOULLÓN, R. C. Planejamento do Espaço Turístico. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Trens Turísticos e Comemorativos. Resolução nº 359, de 26/11/2003, por meio da qual estabeleceu procedimentos relativos à operação dos trens turísticos, histórico-culturais e comemorativos. Disponível em:

BRASIL. AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT).. **Trens turísticos e comemorativos**. 2015. Trens Turísticos e Culturais autorizados no período de 2004 a 2015. Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/passageiros/Trens\\_turisticos\\_e\\_comemorativos.html](http://www.antt.gov.br/passageiros/Trens_turisticos_e_comemorativos.html)>. Acesso em: 01 set. 2017.

Brasil. Decreto No 473, DE 10 DE MARÇO DE 1992. Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, da AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D0473.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm)

BRASIL. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Patrimônio Ferroviário. Disponível em: <<portal.iphan.gov.br/>>. Acesso em: 30 jan. 2014.

BRASIL. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Cartas patrimoniais. Rio de Janeiro: IPHAN, 1995

Brasil. Lei n. 8.987, de 13 fevereiro de 1995, Lei das Concessões de Serviços Públicos; Lei de Concessões; Lei Geral das Concessões, Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1995/lei-8987-13-fevereiro-1995-349810-norma-pl.html>

BRASIL. Lei nº 10.233, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 31 de maio de 2007

BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO. (Org.). Cartilha de Orientação para Proposição Projetos de Trens Turísticos e Culturais. 2010. Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/cartilha-final-b.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/cartilha-final-b.pdf)>. Acesso em: 30 jan. 2014.

BRASIL. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural 158 Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília, 23 de dezembro de 2007.

Brasil. Resolução nº 359 de 26/11/2003 / ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres (D.O.U. 27/11/2003). Dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa. (Republicada) Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelinck.php?numlink=1-8-34-2003-11-26-359> Último acesso em 20/06/2019

BRASILEIRO, MDS., MEDINA, JCC., and CORIOLANO, LN., orgs. *Turismo, cultura e desenvolvimento* [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2012. 233 p. ISBN 978-85-7879-194-0. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 2011. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999>>. Acesso em 02 de junho de 2019.

CORIOLANO, Luzia Neide. O turismo de inclusão e o desenvolvimento Local. Fortaleza: EdUECE, 2003. CROZIER, Michel *et al.* The crisis of democracy: Report on the governability of democracies to the Trilateral Commission UP. New York, 1975.

Cornejo, J. E. (2005). Railways of Brazil. *Railways of Brazil*.

COSTA, Flávia Roberta. Turismo e patrimônio cultural: interpretação e qualificação. São Paulo: SENAC, 2009.

CUNHA, Linício. Economia e Política do Turismo. Portugal: McGraw'Hill, 1997

D'agostini, F. F., & Abascal, E. H. (2017). *Apropriação da Ferrovia pelo Turismo e suas relações com o desenvolvimento Local*.

DYE, Thomas D. Understanding Public Policy. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice- Hall. 1984.

EASTONE, D. A Framework for Political Analysis. Englewood Cliffs: Prentice Hall. 1965.

Ferrovia e turismo: reflexões sobre o Patrimônio Cultural Ferroviário em Irati (PR) / Paula Grechinski Demczuk. Dissertação de Mestrado, Ponta Grossa, 2011.

ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras FOUCAULT, M. A Ordem do Discurso. São Paulo: Loyola, 1999.

Franco, J. L. (2011). *Patrimonio Cultural e Natural, Direitos Humanos e Direito da Natureza: Ética Ambiental, Ciência e apreciação Estética*.

GASTAL, Susana; MOESCH, Marutschka Martini. Turismo, políticas públicas e cidadania. São Paulo: Aleph, 2007.

GASTAL, Susana; MOESCH, Marutschka Martini. Um outro turismo é possível. São Paulo: Contexto, 2002.

GERALDI, J. Wanderley. Curso Análise do Discurso. Fortaleza: Mestrado em Geografia da UECE. Anotações de Aula. Set/2003.

HOSBSBAWM, Eric. *A Era das Revoluções*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.

<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.php?numlink=1-8-34-2003-11-26-359> último acesso em 20/06/2019

IPHAE (2002). *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações 1874-1959*. Porto Alegre: Palotti.

José Rodrigues Calvalcanti Neto, F. G. (2012). *Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo instituto do patrimônio histórico e artístico nacional*.

LASWELL Laswell, H.D. **Politics: Who Gets What, When, How**. Cleveland, Meridian Books. 1936/1958.

LATOUCHE, Serge. *Pequeno tratado de descrescimento sereno*. São Paulo: Editora WMF, Martins Fontes, 2009.

LEFEBVRE, Henri. *Espacio y política. El derecho a la ciudad II*. Barcelona: Península, 1976.

LEFEBVRE, Henri. *Lógica formal, lógica dialética*. Trad. Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

Lei Nº 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências.

LINDBLOM, Charles E. "Still Muddling, Not Yet Through", **Public Administration**

LINDBLOM, Charles E. "The Science of Muddling Through", **Public Administration Review** 19: 78-88. 1959.

*Métodos de pesquisa* / [organizado por] Tatiana Engel Gerhardt e Denise Tolfo Silveira; coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis: Vozes, 1995.

Ministério do Turismo. *Método para a Categorização do Mapa do Turismo Brasileiro*. Brasília: MTur, 2014.

Ministério do Turismo. *Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil*. Brasília: MTur, 2009.

Ministério do Turismo. *Programa de Regionalização do Turismo: diretrizes*. Brasília: MTur, 2013.

MOESCH, Marutschka Martini. *A produção do saber turístico*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2002.

MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida. *Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos*. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

PAKMAN, Elbio Troccoli. **Sobre as definições de turismo da OMT**: uma contribuição à História do Pensamento Turístico. XI Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo. Setembro de 2014 – Universidade do Estado do Ceará – UECE

Prochnow, L. N. (2014). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. **Review** 39: 517-526. 1979.

providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 31 de maio de 2007. Brasil.

SCHOPPA, Renê Fernandes. (2004). *150 anos de ferrovia no Brasil*. Ed. Particular.

SIMON, Herbert. **Comportamento Administrativo**. Rio de Janeiro: USAID. 1957.

SOMEKH, Nádia (org). *Preservando o Patrimônio Histórico: um manual para gestores municipais*. São Paulo: DPH, 2014

Steinberger, M. (2017). *Território , Agentes-Atores E Políticas Públicas Espaciais*.

TRIGO, Luiz Gonzaga de Godoi. (2000). *Turismo básico*. 4a ed. São Paulo: Senac São Paulo (Apontamentos Turismo). ISBN 85-85578-60-2.

TRIVIÑOS, A. N. S. *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*: 1.ed. São Paulo: Atlas, 1987.

WEARING, Stephen. NEIL, John. *Ecoturismo: impactos, potencialidades e possibilidades*. São Paulo: Ed. Manole, 2001.

Howard L. Hughes, "Redefining Cultural Tourism" em *Annals of Turism Reserch*, 23 (3), Oxford, julho de 1996, p. 707

Jaime-Axel Ruiz Baudrihayé, "El turismo cultural: luces y sombras", em *Estudios Turísticos*, nº 134, Madri, 1997, pág. 43-54

## BIBLIOGRAFIA

Alvarenga, Bruno Ribeiro. **Efeito de fusões sobre preços: evidências empíricas da aquisição da Brasil Ferrovias pela ALL**. Brasília: UNB, 2012. <http://repositorio.unb.br/handle/10482/9951>

**Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**, 2011. Disponível  
**análise do movimento de produtos agrícolas**. Campinas: UNICAMP, 2006.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Legislação*. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/ferrovias/index.html>. Acesso em: abril de 2017.

ANTUNES, Alessandra Martins. **A rede ferroviária e a urbanização da freguesia do Brás: estudo onomástico contrastivo**. 2007. Dissertação mestrado. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8139/tde-27112009-142750/pt-br.php>

ANUNZIATA, A. F. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogyana**

## **APROPRIAÇÃO DA FERROVIA PELO TURISMO E SUAS INTER-RELAÇÕES COM O DESENVOLVIMENTO LOCAL**

**Augusto Pinto analisado sob as teorias de Georg Friedrich List e John Bernal.**  
São

BAKHTIN, Mikahail. Marxismo e Filosofia da

BANDUCCI, A. J. BARRETO, M. (Orgs). **Turismo e Identidade local. Uma visão Antropológica.**

**Barcelona em Sorocaba/SP.** São Paulo: USP, 2006. Dissertação mestrado. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-25062007-152153/pt-br.php>

BARDESE, C. **Patrimônio edificado, preservação e requalificação: o caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela.** São Paulo: Dissertação de Mestrado, FAU/USP, 2011.

BARRETO, Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do turismo.** Campinas: Papirus, 1995.

BAUMAN, Zygmunt. *Vida para consumo: A transformação das pessoas em mercadoria.* Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2008.

BERNADINI, Sidney Piochi. **Construindo infraestrutura, planejando territórios.**

Brasil (s.d.). RFFSA. Histórico. Disponível em <<http://www.rffsa.gov.br>> Acesso em 19 de abril de 2019.

Brasil, a América Latina e o Mundo: espacialidades contemporâneas

BRASIL. Ministério do Turismo. *Plano Nacional de Turismo.* Brasília: MTur, 2003. 1º **brasileira.** São Paulo: USP, 2007. Tese doutoramento. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-10072007-115106/pt-br.php>

BRASILEIRO, MDS., MEDINA, JCC., and CORIOLANO, LN., orgs. *Turismo, cultura e brasileiro.* Salvador: UFBA, 2011. Dissertação de mestrado. <https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/7635>

Campinas: Papirus, 2001.

Castro, R. (2013). *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão.* Rio de Janeiro: Elsevier/Campus

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni;

CAVALCANTI NETO, José. *Retratos – Rede Ferroviária, um patrimônio cultural.* REVISTA

CICCOLELLA, Pablo. *Aportes para uma Geografia Crítica*

**idades de São João del-Rei e Juiz de Fora (1875 - 1930).** São Paulo: USP, 2007.

COELHO, M. Célia Nunes, CORRÊA, A. de Mello. O

COLTAMAN M. M. 1989. Introduction to travel and tourism: na international app

CRUZ, Rita de Cássia Ariza. **Introdução à geografia do turismo**. São Paulo: Roca, 2001. CRUZ, Thais Fátima dos Santos. **Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de CUNHA, Linício. Economia e Política do Turismo**. Portugal: McGraw'Hill, 1997 CYRINO FILHO, Moacyr Albino de Almeida. **Edifícios tombados na cidade de**

De la ciudad latinoamericana. In OLIVEIRA, Márcio Piñon, **de Porto Alegre**. Rio Grande do Sul: UFRGS, 2010. Dissertação mestrado. <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/29131>

DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO. Ano 6, edição 54, 2009. Disponível em: *desenvolvimento* [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2012. 233 p. ISBN 978-85-7879-194-0. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>. DEZEN-KEMTER, Eloisa. **O lugar do patrimônio industrial**. Campinas: FERREIRA DE BEM, Sueli (1998). Contribuição para os estudos das ferrovias paulistas. Dissertação de mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

FICI, Ricardo Petrillo. **As ferrovias brasileiras e a expansão recente para o centro-oeste**. São Paulo: USP, 2007. Dissertação mestrado. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-21012008-133901/pt-br.php>

FINGER, Anna Eliza. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Brasília: UNB, 2009. Dissertação Mestrado. <http://repositorio.unb.br/handle/10482/5282>

Fraga, C. (2013). Transporte Terrestre e Destino Turístico. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; &

Fraga, C.C.L.; Santos, M.P.S.; Ribeiro, S.C. de (2014) Railroad Tourism in Brazil In: Conlin, M, & Bird, G.R.. Railway Heritage and Tourism: Global Perspective (Tourism and Cultural Change). Bristol, Channel View, 2014.

FRANCISCO, Rita Cássia. **As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo**. São Paulo: USP, 2007. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-26032009-145929/pt-br.php>

GERIBELLO, Denise Fernandes. **Habitar o patrimônio cultural : o caso do ramal ferroviário Anhumas – Jaguariúna**. Campinas: UNICAMP, 2011. Dissertação de mestrado. <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000789006&opt=4>

Gerodetti, J.E. & Cornejo, C. (2005). Railways of Brazil in Postcards and Souvenir Albums. São Paulo: Solaris Cultural Publications.

Getúlio Vargas, 1966.

GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário

**Guaxupé – MG. São Paulo: USP,**  
 2008.<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-16092010-102822/pt-br.php>

HABERMAS, Jurgen. *Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

HADLER, Maria Silvia Duarte. **Trilhos da modernidade : memórias e educação**

HARVEY, David. *A arte como renda: globalização e transformação da cultura em commodities*. In: *Desígnio: Revista de Arquitetura e Urbanismo*, n. 4, São Paulo: Annablume, 2005.

HOSBSBAWM, Eric. *A Era das Revoluções*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.  
<http://www.rffsa.gov.br/id=28&Itemid=23>>. Acesso em 31 de abril de 2013.

IGNARRA, Renato. **Fundamentos do Turismo**. 1ª ed. São Paulo: Pioneira, 1999.  
 II. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj, Anpege.

JABUR, Rodrigo Sartori. **As transformações arquitetônicas e urbanas nos séculos**

Kirby, M. W. (1984). «Stephenson, George (1781–1848)». *Oxford Dictionary of National Biography* (em inglês) 2 ed. Oxford, Inglaterra: Oxford University Press

KOHLRAUSCH, Arlindo Jonas Fagundes. **Introdução à história da arquitetura de Ponta Grossa / PR: as casas de madeira - 1920 a 1950**. São Paulo: USP, 2007.<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-19052010-102628/pt-br.php>

LAGE, Beatriz Helena Gilas. **Economia do Turismo**. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2001.  
 LANG, Aline Eloyse. **As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma aplicação em projetos ferroviários**. Brasília: UNB, 2009. Dissertação mestrado. <http://repositorio.unb.br/handle/10482/2388>

Lang, Eloyse Aline: *As Ferrovias No Brasil E Avaliação Econômica De Projetos: Uma Aplicação Em Projetos Ferroviários*

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **A Transformação do Trabalho**. Campinas: Unicamp, 1989.

LEITE, Rogério Lezino Costa. **Identificação da aptidão da infraestrutura de transporte: o caso dos terminais ferroviários de carga**. Brasília: UNB, 2011.

LICKORISH, Leonard J.: JENKINS, Carson L., **Introdução ao Turismo**; Trad. Fabíola de Carvalho

Linguagem. Trad. Vera. Frateschi. São Paulo, Hucitec,

LUZ, Luciano Ferreira da. **A geografia do transporte de passageiros: avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação do espaço metropolitano de São Paulo**. São Paulo: USP, 2010. Tese doutoramento. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022011-094138/pt-br.php>

LUZ, Luciano Ferreira da. **Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e** MARQUES, Paulo Passini. **Técnica, modernização e produção do**



**espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da zona alta sorocabana.** São Paulo: USP, 2009. Dissertação mestrado. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-01022010-143520/pt-br.php>

MATOS, Luciana Ferreira. **Estação da Memória: um estudo das entidades de**

MELLO, Luiz Fernando da Silva. **O espaço do imaginário e o imaginário do espaço: a ferrovia em Santa Maria, RS.** Rio Grande do Sul: UFRGS, 2002. Dissertação de mestrado. <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/3215>

MELLO, Luiz Fernando da Silva. **O pensamento utópico e a produção do espaço social: a cooperativa de consumo dos empregados da viação férrea do Rio Grande do Sul.** Rio Grande do Sul: UFRGS, 2010. Tese de doutoramento. <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/29946>

Ministério do Turismo. *Método para a Categorização do Mapa do Turismo Brasileiro.* Brasília: MTur, 2014.

Ministério do Turismo. *Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil.* Brasília: MTur, 2009.

Ministério do Turismo. *Programa de Regionalização do Turismo: diretrizes.* Brasília: MTur, 2013.

MONATIRSKY, Leonel Brizola. **Ferrovia como Patrimônio Cultural: Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR).** Florianópolis: UFSC, 2006. Tese de doutoramento.

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial: os casos das**

MULLER, Christine. **Vila ferroviária Ponte Preta – Campinas, SP Passado e Futuro.** Campinas: PUCCAMP, 2006. Dissertação de mestrado.

**obsoletas, baldias ou derrelitas em Campinas.** Campinas: UNICAMP, 2009.

OLIVEIRA, Antônio Pereira. **Turismo e desenvolvimento: planejamento e organização. Oportunidades em dez cidades paulistas.** São Paulo: USP, 2006. Dissertação

ORRICO, Ana Isabel Silva da Costa. **“Caminhos de ferro”: limitações da utilização de parcerias público-privadas para viabilização da expansão do setor ferroviário**

Passanezi Filho, R. (1998). Privatização e reforma institucional da infra-estrutura no Brasil – em busca de ganhos fiscais e de eficiência econômica. Tese de doutoramento não-publicada, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, SP, Brasil.

PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. **Proteção da paisagem ferroviária: memória**

PATRICIO, Karina Pavão. **Percorrendo os trilhos da ferrovia rumo às associações**

PAULETO, Ludmilla Sandim Tidei de Lima. **Diretrizes para intervenções em edificações ferroviárias de interesse histórico no Estado de São Paulo: as**

**estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.** São Paulo: USP, 2006. Dissertação de mestrado.  
<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-16052007-143504/pt-br.php>

PEREIRA, Daniela Márcia Medina. **A próxima estação: trabalho, memória e**

PEREZ Carlos Blaya. **A fotografia na narrativa histórica : o resgate da história da cooperativa dos empregados da viação férrea do Rio Grande do Sul.** Campinas: UNICAMP, 2008. Dissertação de mestrado.

**PLANO DE REVITALIZAÇÃO DAS FERROVIAS** -  
[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/30971/Plano\\_Revitalizacao\\_das\\_Ferrovias.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/30971/Plano_Revitalizacao_das_Ferrovias.html)

**preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: FGV, 2010.

PUPIM, Rafael Giacomio. **Cidade e território do oeste paulista: mobilidade e**

RABELLO, Eduardo Vieira. **O desenvolvimento ferroviário visto por Adolpho**

RAMOS, Guerreiro. **Administração e estratégia do desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Fundação

REYES, Paulo. *Projetos por cenários: território em foco.* Porto Alegre: Sulina, 2015.

RIBEIRO, Cassia Regina Dias. **As praças das estações ferroviárias metropolitanas**

RIBEIRO, Emerson. **Caminhos e descaminhos: a ferrovia e a rodovia no bairro**

roach. New York: Reinhold

Rodriguez, H.S. (2012). Superestrutura ferroviária. Palestra técnica. 13 de novembro de 2012. R. D. Transportes no Turismo. Barueri: Manole, 2002. São Paulo: USP, 2007. Tese de doutoramento.

São Paulo: USP, 2011. Dissertação de mestrado.  
<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-26012012-115420/pt-br.php>

SCHOPPA, Renê Fernandes. (2004). *150 anos de ferrovia no Brasil.* Ed. Particular. SCHLÜTER, Regina G. (1995). *Mundo Turístico.* Buenos Aires: Fundación Universidad a

SCHOPPA, Renê Fernandes. (2004). *150 anos de ferrovia no Brasil.* Ed. Particular. SCHLÜTER, Regina G. (1995). *Mundo Turístico.* Buenos Aires: Fundación Universidad a

SECCHI, Leonardo. *Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos.* 2 ed. São Paulo: Cengage Learning, 2015.

Simpósio Científico ICOMOS Brasil Belo Horizonte, de 10 a 13 de maio de 2017  
 STEFANI, Célia Regina Baider. **O sistema Ferroviário Paulista: Um estudo sobre a Evolução do transporte de passageiro em trilhos.** São Paulo: USP, 2007. Dissertação de  
 mestrado. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/pt-br.php>

STIGLIANO, Beatriz Veroneze. **Participação comunitária e sustentabilidade socioambiental do turismo na vila ferroviária de Paranapiacaba, S.P.** São Paulo:

TAVARES, Mauro Calixto. *Gestão Estratégica*. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2010.  
 THOMSON, Ian. (2000). "La privatización ferroviaria en América Latina y el Caribeenanálisis". Boletín FAL, CEPAL, abr. 2000, ed. 164. ISSN 0256 9779. Disponível em: <<http://www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/2/5022/FAL164.html>>. Acesso em: 14 nov. 2005.

**Uma vila ferroviária.** São Paulo: USP, 2007. Dissertação mestrado. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-10122007-090438/pt-br.php>

UNICAMP, 2011. Tese doutoramento. <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000787274&o pt=4>

UNICAMP, 2013. **urbana dos sentidos.** Campinas: UNICAMP, 2007. Dissertação de mestrado. USP, 2005. Dissertação mestrado.

USP, 2009. Dissertação mestrado. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/90/90131/tde-02062011-074942/pt-br.php>

VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (orgs). *Turismo, arquitetura e cidade.*

Vasconcelos. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado: avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro.** Campinas: UNICAMP, 2011. Tese doutoramento.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: uma**

VITORINO, Bruno Bonesso. **Patrimônio ameaçado: os grupos residenciais construídos até 1930 no Brás, Mooca e Belém.** São Paulo: USP, 2008. Dissertação de mestrado. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-20072010-115230/pt-br.php>

WALAB, S. **Introdução à administração do turismo.** São Paulo: Pioneira, 1977. **XVIII e XIX na cidade de Paranaguá, Paraná.** São Paulo: USP, 2010. Dissertação

ZAMBONI, Débora Prado. **A função social e a refuncionalização do território ferroviário da Cia Mogiana em Ribeirão Preto**. São Carlos: UFSCAR, 2012.

ZÓLIO, Julciléia Cristina. **Lugares esquecidos. A preservação do patrimônio no interior paulista: investigações sobre as cidades de Dourado e Nova Europa**.

## ANEXO 1



Universidade de Brasília  
Centro de Excelência em Turismo

Ao Sr. Presidente da ABOTTC, Adonai Filho, destino as respectivas perguntas:

1. De forma concisa: hoje no Brasil, no ano de 2019, o que é necessário para implementação de um trem turístico?
2. Em seu ponto de vista, no momento, o que mais dificulta o avanço das implementações para novas propostas de trilhos no Brasil? Em um futuro distante, o trem, com a ajuda do turismo, poderá ser um transporte comum aos brasileiros?
3. A proposta de uso de ferrovias dentro da atividade de Turismo Ferroviário no Brasil é considerada um caso de sucesso. Tomamos em consideração afirmativa com a atuação da ABOTTC e todos os trens por ela operados. Você acredita que o fator de desenvolvimento, para as comunidades e regiões, é uma “consequência” ou uma “causa” para que sejam incentivadas novas implementações?
4. Diante dos projetos e gestões de políticas públicas existentes, você acredita que o investimento em parcerias público-privado é o fator determinante para a continuação do crescimento do turismo ferroviário no Brasil?
5. Com algumas recentes reuniões, neste ano, com o MTur e outros parceiros, acreditamos que houve um determinado avanço nos debates para o fomento no setor do Turismo Ferroviário. Assim, qual o seu posicionamento quanto ao processo de políticas públicas e ao investimento realizado para o turismo ferroviário no território nacional?

6. Uma certa ONG, em Pernambuco, realizou uma caminhada com o objetivo de trazer ao conhecimento da população as belezas naturais e a história ao longo dos trilhos, a mostrar a importância da preservação e da possível recuperação dos trilhos da cidade, ressaltando que o transporte sobre trilhos precisa ser valorizado no Estado. Além dos movimentos financeiros, as comunidades por onde passam os trilhos são ponto fundamental para o incentivo à preservação e à implementação. Quais sugestões quanto as políticas a serem trabalhadas nesse contato com os residentes das cidades que recebe os trilhos, mas que ainda não possuem trens em operação?

## Referências:

Pergunta 5: Fonte: <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/10817-turismo-ferrovi%C3%A1rio-%C3%A9-tema-de-encontro-de-grupo-de-trabalho.html>

Pergunta 6: Fonte: <http://www.amigosdotrem.org/2016/02/caminhada-nos-trilhos-da-historia.html>

